Nr 4



Felieton–
JAK PARĘ GRAMÓW ZATRZYMAŁO 110 KM
Andrzej Zymirski

ZA KIEROWNICĄ

PIERWSZE POLSKIE PISMO KIEROWCY SAMOCHODOWEGO I MOTOCYKLISTY

W NUMERZE:
- PLANOWANIE TRANSPORTU
- WALKA O DŁUGI PRZEBIEG OPONY
- AUTOMAT „SERVO" CHEVROLETY
- 10 PRZYKAZAŃ MOTOCYKLISTY

ROK DRUGI
WARSZAWA
15. III. 1949
CENA 25 ZŁ.

NA JAKICH SAMOCHODACH BĘDZIEMY JEŹDZILI

2 tysiące nowych „z pod igły" samochodów znajduje się w drodze do Polski. Pewna część ich nadeszła i widzimy je jeżdżące już po ulicach stolicy. Są to wywrotki ZIS—585.

Pozostałe zaś to dwie — i pół — tonówki — GAZ—51, oraz „łaziki" GAZ — 67 b.

Nowy zakup uczyniony przez „Motozbyt" w Związku Radzieckim stanowi najpoważniejszą naszą tranzakcję handlową w dziedzinie motoryzacji w tym półroczu br.

Radzimy sobie zatym doskonale bez „pomocy" amerykańskich bankierów. Potężny przemysł motoryzacyjny ZSRR gwarantuje nam dostawę niezbędnych środków transportu, aż do czasu gdy nasza własna produkcja nie będzie mogła sprostać zapotrzebowaniu. Na nic się więc nie zdadzą łobuzerskie manewry „panów Wall-Street", którzy usiłowali nas szantażować wstrzymaniem dostaw części zamiennych bądź też obrabiarek.

Obrabiarki i części zamienne produkujemy już sami. W ramach planu sześcioletniego stworzymy przez wybudowanie własnego przemysłu samochodowego podstawy rozwoju powszechnej motoryzacji. Do tej zaś chwili dopomoże nam przez prawdziwie braterską i socjalistyczną pomoc Przemysł Związku Radzieckiego i Państw Demokracji Ludowej.

Wielu z nas wkrótce już zasiądzie w kabinie nowego „Gazika" czy też ZIS-a, radzimy zatym już dziś zapoznać się ze szczegółami technicznymi oraz konserwacji obydwu nowych typów. Polecamy w tym celu artykuł o systemie paliwowym „łazika GAZ — 67, oraz opis techniczny GAZ — 51, umieszczone wewnątrz numeru.

Wil.

ROWER, MOTOCYKL... SAMOCHOD — NA RATY

Gdzie i jak?

Motozbyt rozwija coraz żywszą działalność. Oprócz wielkich dostaw dla instytucji państwowych, potężnego planu rozbudowy sieci stacji obsługi samochodów Motozbyt przystąpił do zakrojonej na szeroką skalę sprzedaży ratalnej wszelkiego rodzaju pojazdów mechanicznych dla ludzi pracy. Sprzedażą zajmują się rejonowe ekspozytury znajdujące się we wszystkich większych miastach Polski jak np. Łódź, Bydgoszcz, Gdańsk, Szczecin, Poznań, Wrocław, Mysłowice, Kraków, Białystok oraz Toruń.

Najtańszym i oczywiście najbardziej masowym artykułem zbytu są w tej chwili jeszcze rowery. Poza sprzedażą ratalną eksportujemy je również w znacznych ilościach zagranicę. Tak więc w roku 1948 sprzedanych zostało w różne okolice świata 5.000 polskich rowerów, które nie ustępują już zagranicznym.

Motocykle „Sokół" i „SHL" znajdują się już od dłuższego czasu w sprzedaży a obecnie można je już kupować na raty.

Z samochodami narazie jest jeszcze gorzej. To nie znaczy, że jest ich mało ale jeszcze nie... na raty. W tej chwili „Motozbyt" posiada znaczny wybór używanych wozów. Od samochodów wymagających naprawy głównej aż do „prawie nowych" to znaczy wyremontowanych w państwowych zakładach samochodowych. Dodać przy tym należy, że ceny samochodów sprzedawanych przez Motozbyt są znacznie niższe od cen za które oferują samochody różni „specjaliści" ogłaszający w gazetach „nowiutkie" samochody do sprzedaży. Niech więc przedstawiciele spółdzielni, klubów sportowych jak też prywatni nabywcy zanim dadzą się nabrać na „okazję" obejrzą w najbliższej ekspozyturze „Motozbytu" przeznaczone na sprzedaż samochody.

WĘGIERSKIE AUTOBUSY DLA POLSKI



Do Warszawy przybył autobus miejski, produkcji węgierskiej MAVAG. Autobusy te ewentualnie zasilą nasze linię komunikacyjne w ramach importu, na podstawie umowy handlowej polsko-węgierskiej.

Autobus został zademonstrowany przedstawicielom MZK i PKS w czasie próbnej jazdy.

Jest to samochód z silnikiem wysokoprężnym, 6-cyl. 7,31 pojemności skokowej, 105 KM przy 2000 obr/min wykonany według licencji Mercedesa.

Nadwozie całkowicie stalowe posiada 22 miejsca siedzące i 40 miejsc stojących. Dopuszczalne przeciążenie do ogólnej ilości 80 osób. Duża przestrzeń dla stojących pozwala na łatwy i równomierny przepływ pasażerów w okresach wzmożonego nasilenia ruchu.

(Don.)

Przypominamy o wymianie praw jazdy w marcu i kwietniu

Wymiana praw jazdy trwa od 30 stycznia do 30 czerwca. Może się więc zdarzyć, że ktoś w międzyczasie zapomni o „swoim terminie". Tym wszystkim, a w szczególności kolegom kierowcom z terenu Warszawy przypominamy o ustalonych przez Wydział Motoryzacji i Ruchu dniach wymiany: Terminy zależne od pierwszej litery nazwiska:

K od 23.II. do 23.III.
L od 25.III. do 25.III.
Ł od 25.III. do 28.III.
M od 28.III. do 11.IV.
N od 11.IV. do 13.IV.
O od 13.IV. do 19.IV.
P. od 19.IV do 5.IV.

Prosimy również nie zapomnieć o zabraniu potrzebnych dowodów.

Wymiana odbywa się w Wydziale Motoryzacji i Ruchu — Al. Jerozolimskie 51, Związku Zawodowym Transportowców — Wydział Automobilistów — Nowy Zjazd Nr 1, Automobilklubie Polski — Oddział Warszawski — Nowy Świat Nr 35

Czesi również wymieniają prawa jazdy

W drugiej połowie br. nastąpi w Czechosłowacji wymiana pozwoleń na prowadzenie wszelkiego rodzaju pojazdów mechanicznych. Wymiana połączona zostanie z egzaminem ze znajomości przepisów ruchu kołowego. Już teraz Autoklub RCS w swych oddziałach organizuje kursy i pogadanki na tematy związane z bezpieczeństwem jazdy, stanem technicznym pojazdów itp — w świetle aktualnych ustaw. Zaświadczenia ukończenia kursów ułatwiają kierowcom otrzymanie nowego prawa jazdy.

sls.

! Uwaga Kierowcy! HAMULCE CZĘSTO „zawodzą"!



Statystyka wypadków wskazuje, że w 78,6 procentach kraks samochodowych przyczyną są źle działające hamulce pojazdu.

Można tego uniknąć przez utrzymywanie układu hamulcowego w należytym porządku.

Źle działający hamulec — wina kierowcy — oto jedyne możliwe orzeczenie komisji technicznej na miejscu wypadku.

Gdzie szukać oszczędności?

PLANOWANIE TRANSPORTU

Zasadniczą cechą pierwszego okresu naszej pracy była improwizacja. Przyczyn zmuszających nas do niej było wiele. Stare wozy, brak części, warsztatów naprawczych i naturalnie odpowiedniej ilości fachowców.

Dziś okres ten, który nazwaliśmy kiedyś „bitwą o transport" i podczas którego tak jak w prawdziwej bitwie improwizacja jest nie tylko dopuszczalna lecz wręcz konieczna, mamy już za sobą.

Wspaniałe osiągnięcia gospodarcze Ludowej Polski, wysiłek klasy robotniczej nie pominął również transportu i jego pracowników. Usuwając liczne dotychczasowe braki, nikt nie twierdzi, że usunęliśmy wszystkie trudności, jakie jeszcze tu i tam w większym lub mniejszym stopniu istnieją. Można jednak stwierdzić, że weszliśmy już w okres znormalizowanej pracy transportu samochodowego. Pracy, w której zdać sobie musimy sprawę, że stanowimy zalążek kilkakrotnie większego liczbowo zespołu pracowników motoryzacji w końcowych latach wykonania planu sześcioletniego.

Na nas w dużej mierze jako na „starych" i doświadczonych, przechodzących wraz z rozrostem motoryzacji na coraz to bardziej odpowiedzialne prace wzorować się będą młodzi pracownicy transportu.

Stojąc u progu planu 6 letniego musimy zadać sobie pytanie o podstawowym znaczeniu. Czy jesteśmy już sami w pełni przygotowani do nowych zasad?

Odpowiedź wypadnie dodatnio i ujemnie. Prawdą jest, że bitwa o transport zahartowała nas i nauczyła przezwyciężać trudności.

Zrozumienie że tworzymy dla siebie, dla całego narodu, a nie dla pojedyńczego pasibrzucha - kapitalisty dodaje nam siły. Mamy jednak i ujemny balast, który musimy dziś odrzucić. Balastem tym jest przyzwyczajenie do dorywczości w pracy. — Brak planowania przewozu ładunków brak planowania konserwacji i napraw. Brak statystyki pozwalającej ustalić współczynnik gotowości technicznej, współczynnik wykorzystania przebiegu samochodu.

Ten system pracy w obecnym okresie, który cechować musi stałe usprawnianie pracy transportu, podniesienie jego rentowności, a co się z tym ściśle wiąże, wzmożenie o s z c z ę d n o ś c i, nie może być już tolerowany.

Wyrządzone brakiem planowania i statystycznej kontroli szkody są dwojakiego rodzaju: W pierwszym rzędzie przynoszą poważne szkody materialne zmniejszając jednocześnie wydajność pracy transportu. Z drugiej zaś strony nerwowy i nieskoordynowany sposób pracy powoduje przemęczenie kierowców, którego świadkami jeszcze niejednokrotnie jesteśmy.

Podstawą racjonalnego wykorzystania taboru samochodowego jest planowanie przewozu przez:

plan przewozu (roczny, kwartalny i miesięczny),
plan przebiegu (w km roczny),
plan eksploatacji (miesięczny).

Roczny plan przewozu obejmuje zaplanowanie użycia całości transportu z wykazaniem ile i co należy przewieźć wraz z uwzględnieniem punktów za — i wyładowanie odległości w km oraz terminów wykonania przewozów. W planie rocznym terminy uwzględnione są z dokładnością co do 1 kwartału. W planie kwartalnym co do m-ca. W planie zaś miesięcznym co do jednej dekady.

Roczny plan przebiegu jest zestawieniem pracy samochodów w km lub moto-godzinach silnika opracowanym na podstawie planu przewozu.

Podstawą codziennego stosowania planowania jest miesięczny plan eksploatacji, — w którego zakres wchodzą następujące czynniki:

użytkowania samochodów (wg planu przebiegu),
obsługi technicznej,
parkowania.

Miesięczny plan eksploatacji musi być opracowany do najdrobniejszych szczegółów (czas, zakres pracy, terminy i t. p.).

Z planem należy tak przed wykonaniem jak po jego ustaleniu zapoznać wszystkich kierowców i wywiesić go na widocznym miejscu w garażu. Będzie to dla nich ogromną pomocą pozwalając z góry przygotować się odpowiednio do oczekującego ich zadania. Obowiązkiem zaś kierowców jest dopomożenie kierownictwu placówek transportowych przez czynny udział w naradach nad ustaleniem miesięcznego planu eksploatacji.

Tylko tego rodzaju system pracy polegający z jednej strony na czynnej współpracy kierowcy w planowaniu oraz zapoznanie go przez to z całością stojących przed transportem danej instytucji zadań, z drugiej zaś strony planowego uchwycenia całości pracy środków przewozu daje gwarancję sprostania wielkim zadaniom stojącym przed transportem samochodowym.

W następnym artykule omówię statystyczne sposoby kontroli planowania przewozów oraz rodzaj informacji o naszym taborze, które dzięki nim uzyskujemy.

Z. Wilamowski.

Przegląd sytuacji międzynarodowej

WZROST EKSPORTU... BEZROBOCIA z USA do Europy Zachodniej

Znamy wszyscy potęgę reklamy. Dobrze wiemy że reklama czyni cuda, chociaż często propagowany artykuł okazuje się nie do użytku. Tak właśnie rzecz się miała z owym „cudownym środkiem", jedyną deską ratunku dla gospodarki europejskiej, osławionym planem Marshalla.

Reklamowany szeroko i propagowany plan M. okazał się w rzeczywistości już po roku swego istnienia, zwykłym amerykańskim bluffem. Zamiast obiecywanych dobrodziejstw i korzyści, które w rezultacie przypadły tylko rekinom kapitalistycznym z Wall Street, przyniósł plan M. była na żądanie Waszyngtonu zmniejszyć o jedną piątą przydział stali dla przemysłu okrętowego. W Glasgow, w Newcastle i Liverpoolu pojawili się już bezrobotni pracownicy przemysłu okrętowego. Teraz kolej na marynarzy floty handlowej. Z Waszyngtonu bowiem nadeszła wiadomość, że tylko 50% importu z USA można przewozić na statkach angielskich, a pozostałych przewozów należy dokonywać na statkach handlowych Stanów Zjednoczonych. Wzrastają również trudności w dziedzinie eksportu towarów angielskich do Europy i na rynki imperialne, gdzie



— Pałki w ruch! To jedyna odpowiedź jaką strajkujący robotnicy francuscy otrzymali dotychczas w ramach „pomocy" planu Marshalla.

swoim europejskim kontrahentom obniżenie ich krajowej produkcji i wzrost... bezrobocia.

Dziś już nie dziwią nikogo często ukazujące się tytuły w prasie: „Robotnicy francuscy zastrajkowali". „Strajk generalny zapowiedziany we Włoszech". „W Liverpoolu wzrasta liczba bezrobotnych". Wiadomo — plan Marshalla działa. A działa naprawdę planowo.

Tak więc we Francji po podpisaniu umowy w ramach „Pomocy amerykańskiej dla uzdrowienia Europy", krzywa produkcji zaczęła nieustannie spadać. W czerwcu wskaźnik wytwórczości przemysłowej wynosił 114 (za 100 przyjęty jest poziom 1938 roku), w lipcu obniżył się do 106, w sierpniu wynosił 97, a w październiku już zaledwie 92. Do Francji idą amerykańskie samochody, samoloty, traktory, filmy. Potok tych „dostaw" dusi przemysł francuski, produkujący takie same wyroby i odbiera chleb robotnikom, wytwarzającym te same towary. Dlatego realne płace robotników francuskich zmniejszyły się w porównaniu z poziomem przedwojennym dwukrotnie. Ale nawet nędzna stopa życiowa świata pracy nie ratuje przemysłu francuskiego przed konkurencją towarów amerykańskich.

Nawet Anglia, główny subjekt w Europie do spraw planu Marshalla, zmuszona coraz bardziej wzrasta konkurencja towarów amerykańskich. Z tym wszystkim łączy się spadek produkcji przemysłowej. Podczas gdy w drugim kwartale 1948 roku wskaźnik produkcji przemysłowej w Anglii równał się 122 (za 100 przyjęto poziom z roku 1946) to w trzecim kwartale spadł do 117.

Jeszcze bardziej uwydatniły się następstwa planu Marshalla we Włoszech. Tu produkcja przemysłowa, podniósłszy się we wrześniu 1947 roku do 73% poziomu przedwojennego spadła do 63% we wrześniu 1948 roku. Liczba bezrobotnych, która wynosiła w styczniu ub. roku 2 miliony osób, przekroczyła już obecnie cyfrę 3 miliony.

Marshallowsko - kryzysowe kurczenie wytwórczości rozpoczęło się również w Belgii, gdzie od lata 1948 roku zanotowano stały spadek produkcji. Na amerykańskich sposobach „uzdrawiania" ucierpiał najbardziej przemysł węglowy, niemogący sprostać intensywnym dostawom z Zagłębia Ruhry. Ogólna liczba bezrobotnych w Belgii wynosiła pod koniec 1948 roku przeszło 200 tysięcy, to jest kilkakrotnie więcej niż w roku 1947.

W ten sposób plan Marshalla „wzmacnia" przemysł krajów zachodnio - europejskich, skazując miliony ludzi pracy na nędzę i bezrobocie.

sls.

POLSKA I ŚWIAT ZZA KIEROWNICY

GRAM PROFILAKTYKI

Aby zmniejszyć wydatki na szpitalnictwo — trzeba zwiększyć wydatki na budownictwo mieszkaniowe i higienę mieszkań.

Aby uchronić samochód przed przedwczesną naprawą główną trzeba rozwinąć budownictwo garażowe i dać możność każdemu samochodowi korzystania z urządzeń do mycia, czyszczenia i smarowania. Nasz tabor samochodowy — zwłaszcza ciężarowy — kryje w sobie wielkie niewyzyskane rezerwy wydajności, które ujawnią się przez:

— staranną i umiejętną jazdę i sumiennie wykonywaną przez kierowcę - obywatela, codzienną kontrolę i obsługę;

— higienę samochodu przez garażowanie w odpowiednich halach garażowych, dających możność umycia i przesmarowania.

Okresowe przeglądy wykonywane na stacjach obsługi posiadających wyszkolony i wyspecjalizowany zespół fachowców - diagnostyków i instruktorów oraz wszelkie przyrządy, narzędzia i materiały umożliwiające szybkie i bezbłędne ujawnienie i usunięcie na poczekaniu usterek, które mogłyby spowodować przedwczesne zużycie samochodu i konieczność głównej naprawy, to jest długiej i nieraz niepewnej w skutkach, kuracji „szpitalnej".

Przedłużenie okresu międzynaprawczego, które osiąga się przez zastosowanie powyższych środków zapobiegawczych, daje w wyniku większą ilość dni w pracy w ciągu roku (czy innego okresu czasu pracy samochodu). Stosunek ilości dni w pracy, a ściślej: ilości dni w gotowości do pracy, do ilości dni w okresie pracy (roku), nazywamy w s p ó ł c z y n n i k i e m g o t o w o ś c i samochodu, względnie taboru, jeśli przyjmujemy średnie wyniki pracy grupy (taboru) samochodów.

Współczynnik gotowości pozostawia u nas bardzo dużo do życzenia. W wielkich przedsiębiorstwach transportowych w Związku Radzieckim, dzięki zastosowaniu środków wymienionych na wstępie, oraz dzięki wysokiemu wyrobieniu obywatelskiemu kierowców i współzawodnictwu pracy, osiągnięto współczynnik gotowości powyżej 0,9 (tyle co 90%). To znaczy osiągnięto ponad 330 dni gotowości do pracy w ciągu roku.

Oczywiście cyfry te nie odnoszą się do taboru zupełnie nowego, który przyszedł wprost z fabryki, gdyż w tym wypadku osiągnięcie tak wysokiej gotowości nie byłoby niczyją zasługą. Cyfry te odnoszą się do różnych samochodów, również takich, które już przeszły jeden lub więcej napraw głównych. Są to wartości średnie.

Rezerwy wydajności, które tkwią w naszym taborze samochodowym, będą ujawnione i oddane na usługi gospodarki narodowej przez poczynienie znacznych wydatków na budowę i wyposażenie garaży i stacji obsługi z warsztatami pomocniczymi dla napraw zapobiegawczych. Przede wszystkim jednak przez ofiarną pracę i poczucie odpowiedzialności kierowców, wśród których rozwinie się — tak jak się spodziewamy — współzawodnictwo o zaszczytny tytuł „stotysięcznika".

Ruch ten, który dał już w Związku Radzieckim wysokie współczynniki nie może jednak być urzeczywistniony bez posiadania podstawowych środków technicznych, zapewniających higienę i profilaktykę samochodu.

(Akc.)

MO *rozpoczyna akcję:*

„uczmy się chodzić - uczmy się jeździć"

Wzorem lat ubiegłych, Komenda Główna M. O. w Warszawie przeprowadzi okres nauki przepisów drogowych i ruchu ulicznego.

W pierwszym rzędzie zostanie zorganizowany tydzień przygotowawczy. Szereg odczytów, pogadanek radiowych, pouczające pokazy (m. in. w kinach), pogadanki szkolne i nauka na ulicach Warszawy — poprzedzą okres „mandatowy".

Do współpracy i popularyzacji „dyscypliny drogowej" zostali zaproszeni przedstawiciele Partii, Ligi Kobiet, Związku Zawodowego Transportowców, A. P. i Kuratorium. W nauczaniu zapewniono udział kin, radia, „Służby Polsce" i organizacji młodzieżowych oraz tych wszystkich instytucji, które mogą się przyczynić do propagandy „dyscypliny drogowej".

Na ważniejszych skrzyżowaniach ulic zostaną ustawione głośniki, przez które będą nadawane wskazówki dla kierowców i przechodniów. Specjalnie ostro zostanie potraktowana sprawa wsiadania do tramwajów przez przedni pomost, czepiania się, wskakiwania i wyskakiwania w biegu.

Zostanie również wzmocniona akcja przeciwalkoholowa zarówno w stosunku do pasażerów, jak i kierowców samochodów oraz powożących pojazdy konne.

Po okresie przygotowawczym nastąpi okres „karny" przez stosowanie mandatów doraźnych — od 200 zł wzwyż.

Według danych statystycznych MO w 1947 r. było 709 nieszczęśliwych wypadków (w tym 89 śmiertelnych), a w 1948 r. — 778 wypadków (w tym 119 śmiertelnych). W przeciągu roku uległy uszkodzeniu 1 363 pojazdy.

W roku ubiegłym ukarano za przekroczenia przepisów o ruchu ulicznym około 200.000 osób, tzn., że co trzeci mieszkaniec Warszawy został ukarany mandatem za niestosowanie się do przepisów ruchu.

Pomimo ostrych sankcji ilość zatrzymanych za pijaństwo jest coraz większa. Zważywszy jednak, że ilość pojazdów mechanicznych na terenie Warszawy zwiększyła się w przeciągu roku dwukrotnie, i wynosi obecnie około 15 000 jednostek — to ilość nieszczęśliwych wypadków uległa zmniejszeniu. Widać poważną poprawę. Jednak musimy dążyć do tego, aby ilość mandatów spadła do zera i dyscyplina ruchu ulicznego stała się wrodzoną cechą każdego przechodnia i kierowcy. Będzie to tylko wtedy możliwe jeżeli trudne zadania Milicji otrzymają jak największe poparcie całego społeczeństwa.

(Don.).

PIERWSZY SKLEP MOTOZBYTU NA WYBRZEŻU

Przed kilku dniami został otwarty we Wrzeszczu pierwszy sklep „Motozbytu" na Wybrzeżu. Otwarcie tej nowej placówki ma duże znaczenie w sprawnym zaopatrzeniu ludności we wszelkiego rodzaju części samochodowe i motocyklowe.

Do tej pory bowiem nie wszyscy wiedzieli, gdzie należy się udać, chcąc nabyć, np. motocykl, gdyż nigdzie na terenie Gdańska i Gdyni nie było odpowiedniego sklepu. Jakkolwiek biuro rejonowe „Motozbyt" w Oliwie sprzedawało już artykuły i sprzęt motoryzacyjny, to jednak ilość tych transakcji była niewielka.

Dopiero otwarcie sklepu we Wrzeszczu postawiło na odpowiednim poziomie sprzedaż detaliczną, tak dziś poszukiwanych części i ogumienia.

(k).

KRYTYCZNA SYTUACJA PRZEMYSŁU TRAKTOROWEGO SZWAJCARII

W Lozannie odbył się zjazd przedstawicieli fabryk traktorowych z całej Szwajcarii. Zjazd wystosował rezolucję do Rządu Federacyjnego z prośbą o podjęcie energicznych kroków celem ochrony krajowej produkcji traktorów przed zagranicznymi dostawami. Niezdrowa konkurencja firm amerykańskich zmusza bowiem własny przemysł traktorowy do obniżania cen sprzedawanych pojazdów mechanicznych poniżej kosztów produkcji.

W rezultacie sytuacja taka może spowodować całkowitą nieopłacalność fabryk traktorowych, ważnych dla obronności kraju — głosi wspomniana rezolucja. A my ze swej strony dodamy: zamknięcie wielu zakładów pracy zatrudniających tysiące wykwalifikowanych robotników.

sls.

Nowe autostrady buduje Związek Radziecki

Po oddaniu, na całej długości, autostrady Mińsk — Moskwa do użytku, przystąpiono do budowy dalszych, na terenie całego Związku Radzieckiego.

Autostrada Mińsk — Moskwa wybudowana jeszcze przed wojną uległa podczas najazdu hitlerowskiego całkowitemu zniszczeniu. Niemcy zburzyli wszystkie mosty i wiadukty oraz podjazdy i skrzyżowania z poprzecznymi drogami. Trzeba było wielkiego wysiłku, aby odbudować zrujnowane obiekty. Jednak radzieccy technicy i robotnicy dokonali tego wyczynu w rekordowo krótkim czasie. Następnie autostrada została na całej długości na nowo pokryta nawierzchnią asfaltową. Po czym uporządkowano trawniki między czterema pasami asfaltu i na zboczach arterii komunikacyjnej.

Co 150 km założono punkt parkowania pojazdów, dla odpoczynku kierowców. Co 300 km wybudowane zostały stacje obsługi i materiałów pędnych oraz Domy Gościnne, w których podróżujący mogą wykąpać się i przenocować. W tym czasie ich samochody zostaną umyte, uzupełnione paliwem i poddane ewent. drobnym naprawom.

W obecnej pięciolatce Stalinowskiej (1946—1950) zostały opracowane dalsze plany budowy nowych autuostrad, mających połączyć Moskwę z poszczególnymi ośrodkami w Zw. Radzieckim. Obecnie po zakończeniu tych prac przystąpiono już do budowy autostrad do Kijowa, Krymu, Kaukazu i Uralu. Oprócz wymienionych buduje się największą z dotychczasowych, autostradę na trasie Leningrad — Moskwa.



Z piosenką na ustach powracają brygady robotnicze po całodziennej pracy przy budowie autostrady Leningrad — Moskwa.

Traktory rolnicze gotowe do pracy



Większość ośrodków maszynowych już zakończyła prace nad przygotowaniem traktorów do wiosennej akcji siewnej. Wieś ma zapewnioną pomoc w postaci nowoczesnego sprzętu i maszyn. Oto kilka radzieckich ATZ-NATI w czasie prób po dokonanych naprawach na stacji traktorowej „Samopomocy Chłopskiej" w Borcwie koło Rzeszowa.

POLSKA i ŚWIAT za kierownicą

MOTOCYKL za szybą

Przed szybą sklepu „Motozbyt" na ul. Mazowieckiej w Warszawie nie ma chwili, by ktoś nie stał. Przeważająca część zatrzymuje się przed oknem, za szybą którego stoi wystawiony nowy motocykl polskiej produkcji — znany już dziś „SHL". Na bagażniku umieszczoną ma tabliczkę z opisem technicznym, pozwalającym każdemu na zorientowanie się w budowie, mocy i wydajności tej polskiej „setki".

Niestety oba motocykle, tak „SHL" jak i „Sokół 125", mimo licznych zalet, mają jedną wielką wadę — kosztują 96.000! A to jest bardzo poważna suma dla każdego człowieka pracy. Drugim minusem jest obowiązek wpłacania całej sumy od razu przy kupnie. Jednak sprawa ta ulegnie zmianie *) i już od kwietnia będzie wprowadzona sprzedaż ratalna, a cena będzie się zmniejszać w miarę wzrastania produkcji.

Mimo jednak tych wad, na które wszyscy chwilowo narzekają, motocykle „idą" tak, że cała produkcja jest natychmiast rozchwytywana.

Przeglądając książkę sprzedaży detalicznej zorientować się można, kto jest odbiorcą. W ostatnim okresie zakupiła „SHL"-ki „Służba Polsce", Przedsiębiorstwo Robót Energetycznych, Samopomoc Chłopska, SPN, a nawet księża. Widnieją nazwiska rzemieślników i drobnych kupców, dla których motocykl jest wygodnym środkiem lokomocji oraz studentów, pragnących mieć z niego korzyści w sezonie turystycznym i sportowym.

Przez sklep przewija się w ciągu jednego dnia kilkadziesiąt osób, pragnących uzyskać informacji. Pocztą napływają liczne listy z zapytaniami o warunki sprzedaży.

„Proszę pana — mówi do kierownika sklepu student Politechniki, ob. R. Z. — mam już 70.000 zł i pragnę je panu zostawić. Boję się, że gdy je będę miał przy sobie, to wydam, a tak to w ciągu miesiąca odłożę brakujące 26.000 i będę mógł mieć motocykl".

Tego rodzaju klientów jest dużo i sklep chętnie idzie im na rękę, przyjmując przedpłaty. Gdy odbiorca wpłaci całą sumę, motocykl zostaje mu dostarczony do domu, choćby to było nawet do Szczecina. Ponadto każdy nabywca dostaje książeczkę z opisem technicznym i tabelką, wg której może sam rozpoznawać i usuwać uszkodzenia.

Sprzedaż na ul. Mazowieckiej spoczywa w rękach fachowego personelu z kierownikiem ob. Jachnikiem Stanisławem na czele, który pracując w branży samochodowej 24 lata, ma za sobą dłużą praktykę monterską i warsztatową.

„SHL" i „Sokół 125" są wykonane całkowicie w kraju, a przy kupnie dostaje się trzymiesięczną gwarancję. Wszelkie reklamacje klientów załatwiane są na Stacjach Obsługi Samochodowej „Motozbytu".

Do grudnia ub. r. największym odbiorcą motocykli były Ziemie Odzyskane, a w okresie zimowym okręg warszawski.

Z częściami zamiennymi nie ma kłopotu. Dla swoich klientów „Motozbyt" posiada wszystko na składzie. Są też opony motocyklowe „Stomil" i „Bat'a", terenowe i normalne we wszystkich rozmiarach.

W związku ze zwiększeniem się produkcji motoryzacyjnej w Polsce wzrośnie i ruch w sklepach „Motozbytu", a mimo, że Mazowiecka jest dziś ulicą martwą, to każdy trafi do pierwszego i najtańszego źródła, gdzie będzie mógł nie tylko dokonać zakupów, ale i uzyskać wszelkich fachowych informacji, dotyczących sprzętu motoryzacyjnego.

(K. W. Z.)

*) Już uległa. Przyp. Red.

W drodze i na postoju

10 PRZYKAZAŃ MOTOCYKLISTY W ZIMIE

Dotychczas utarło się, niecałkiem słuszne zdanie, iż wrogami motocyklisty w zimie są: śnieg, mróz, wiatr i gołoledź. Otóż pamiętajmy, iż największym wrogiem jest właśnie przytępiona reakcja i przedłużony moment, potrzebny do wykonania koniecznych czynności w danej sytuacji. Na opóźnienie reakcji w zimie cierpi nie tylko motocyklista, ale i samochodziarz. Nie zawsze ciepło ubrany, zamyka szczelnie okna swego wozu i patrzy tylko przez zimową, ogrzewaną, szybę. Odbiera więc dźwięki zniekształcone i przytłumione a widoczność jego jest znacznie zmniejszona. To w dużym stopniu zwiększa współczynnik niebezpieczeństwa w ruchu zimowym. Dlatego też jeździć w zimie należy zawsze z taką szybkością, aby w każdej sytuacji mieć możność zatrzymania się bez użycia lub z nieznacznym użyciem hamulca. Pocieszmy się, iż nie ma takich, którzy jeżdżąc w zimie na solówce, nie leżeli po parę razy. Pamiętajmy, iż na gołoledzi, każde nawet najdelikatniejsze przyhamowanie grozi upadkiem. A więc hamujemy przede wszystkim zmianą biegów, czyniąc to ostrożnie i w wypadku za dużej różnicy szybkości między biegami, puszczając bardzo powoli sprzęgło.

Jeżeli wyłania się konieczność użycia hamulca — to jedynie tylnego, nacisnąć lekko i puścić, czyniąc to kilkakrotnie, a zatrzymamy się możliwie szybko nawet na lodzie. W momencie hamowania, koło tylnie dostaje poślizgu, który przerywamy puszczając hamulec. Jasne jest, iż droga hamowania znacznie się przedłuży, ale, niestety, nie ma na to innej rady, gdyż stały nacisk prowadzi do zablokowania koła, przy tak małym współczynniku oporu jaki stawia lód, no i tym samym do przewrócenia się. Nie należy pod żadnym warunkiem używać w zimie hamulca przedniego, który tak przyjemnie „współpracował" z hamulcem tylnim, przez całe lato. Każde bowiem, najmniejsze nawet, przyhamowanie przodem, spowoduje poślizg podłużny, który zależnie od profilu jezdni i kąta nachylenia motoru, zmusi nas do szybkiego położenia się na prawy lub lewy bok. Tak samo niebezpieczne jak i hamowanie jest nagłe przyśpieszenie. Nie jest to groźne przy motocyklach małolitrażowych, ale przy większych pojemnościach i mocy, prowadzi często do przewrócenia się nawet w momencie ruszania.

Jeżeli chodzi o sam upadek, to istnieją co do tego różne teorie. Jedni zalecają: puścić maszynę, aby upaść jak najdalej od niej i aby przewracając nie przygniotła nas, inni znów radzą trzymać się motocykla. W rezultacie prawie każdy przewracający się nie bardzo wie co się z nim dzieje w danym momencie i żadne teorie nie są mu wtedy potrzebne. Dlatego też wspomnę tylko o upadku „dobrowolnym".

A więc, osobiście doświadczyłem na sobie, iż lepiej jest widząc niemożność zatrzymania się przed niespodziewaną przeszkodą, położyć się dobrowolnie i jechać na plecach lub siedzeniu po jezdni, niż rąbnąć w przeszkodę łamiąc sobie ręce, nogi, nos itp. oraz tłukąc serdecznie swój motocykl. Z chwilą położenia się dobrowolnego, straty nasze na pewno będą mniejsze i nic sobie nie połamiemy, oprócz podnóżków i ewentualnie reflektora, który, niestety, jako bardzo delikatny, nie wytrzymuje przeważnie spotykania się nawet z oblodzoną nawierzchnią.

Jeżdżąc w zimie, spotykamy się często ze śnieżycą lub mgłą. Pamiętajmy wtedy, że najwolniejsza jazda będzie zawsze najszybszą i tylko powoli dojedziemy do celu, a nie do szpitala. Jeżeli jazdy nie możemy przerwać w ogóle, to jedźmy całkiem wolno, prawą krawędzią szosy lub ulicy, paląc światło zależnie od pory dnia i gęstości śniegu lub mgły — miejskie lub do mijania, nigdy nie szosowe! Czerwona lampka tylna w takim okresie jest niejmniej ważna niż reflektor. Dlatego, jeżeli nie chcemy, aby nas ktoś najechał z tyłu, pilnujemy, aby tylnie światło było nie tylko czynne, lecz i czyste oraz zaopatrzone w dość mocną żarówkę.

Do całości dodać należy parę słów o ciśnieniu w kołach. Ponieważ jednak większość motocyklistów nie ma manometrów do mierzenia ciśnienia, gdyż przywiązuje do tego za małą wagę i sprawdza ciśnienie „na oko" lub na dotyk, wystarczy wyjaśnić, iż jazda w zimie wymaga jaknajwiększej powierzchni opony, stykającej się z nawierzchnią, co uzyskamy przez zmniejszenie ciśnienia. Tylko nie za dużo, aby nie zniszczyć opon!

Reasumując powyższe wskazówki, otrzymamy co do samej jazdy w zimie następujących 10 zasad:

1. *Jedź zawsze tak wolno, abyś bez użycia hamulca mógł się zatrzymać.*
2. *Hamuj zmianą biegów możliwie łagodnie.*
3. *Nie używaj nigdy hamulca przedniego.*
4. *W konieczności hamowania tylnim kołem, rób to delikatnie przerywając nacisk.*
5. *Nie próbuj hamować na zakręcie.*
6. *Widząc, że nie zahamujesz przed niespodziewaną przeszkodą, połóż się dobrowolnie. Lepsze to niż złamanie ręki, nosa lub nogi.*
7. *Nie przyśpieszaj za ostro, bo się przewrócisz tak samo jak przy hamowaniu.*
8. *Nie wlecz nóg po jezdni, bo to nic nie pomoże, jedynie do szybkości ok. 15 km na godz. możesz liczyć na podtrzymanie motocykla nogą.*
9. *We mgle i śnieżycy jedź wolno, prawą stroną paląc światło.*
10. *Pamiętaj, że tylnia lampka czerwona jest również ważna jak i reflektor.*

A. N.

Uwaga! jedzie PIRAT DROGOWY

§ W DNIU 6 lutego pomiędzy godz. 18.30, a godz. 19 „czarował" przechodniów i kierowców pojazdów znajdujących się na trasie: most Poniatowskiego — Aleje 3-go Maja „nieustraszoną" jazdą, smukły biały Chausson, stanowiący, jak głosiła dyskretna tabliczka z boku, własność Teatru Polskiego. Zabawa zaczęła się od razu przy wjeździe na most.

Ruch jak normalnie wieczorem był duży. „Nasz" autobus błyszcząc podrapanymi bokami (przypuszczalnie pamiątki poprzednich wyczynów) wpadł na most pełną 70-ką. Wyminął na „czwartego", zjeżdżając na lewy bok mostu, parę innych samochodów, po czym gracko przewinął się pomiędzy stojącym na przystanku tramwajem, a czekającym, aż pasażerowie wysiądą, ogonkiem samochodów i nie zmniejszając tempa pomknął ku Nowemu Światu.

Proponowałbym dyrekcji natychmiast usunąć z boku autobusu tabliczkę: „Teatr Polski". Widok bowiem „wyścigowego Chaussona" może podziałać odstraszająco na miłośników Melpomeny.

*

§ W dniu 19.II.1949 r. o godz. 7.50 rano, piękna, seledynowa „Skoda" nr A-80731 skręcała z Al. Niepodległości w ul. Filtrową. Nie byłoby w tym nic niezwykłego, gdyby nie to, iż na zakręcie (na rogu ulic) chciała koniecznie, bez względu na jadących z przeciwka, wyprzedzać również skręcającą „Citroen'kę". Niestety, pomimo niezwykłej taktyki, zamiar ten nie udał się: „Citroen-11-BL" jest troszkę szybszy od „Skody", szczególnie na wirażu, o czym pirat ze „Skody" z pewnością nie wiedział.

*

§ W dniu 19.II.1949 r. o godz. 15 m. 35 „Skoda" nr H-81173 spieszyła się tak bardzo (po pracy zakończonej o 14,05 w sobotę) do domu w kierunku Plac Unii, w stronę Placu Zbawiciela, iż wyprzedziła na trzeciego, dwa wozy osobowe, poza środkiem jezdni, dokładnie po lewym torze tramwajowym. Jadące z przeciwka samochody z trwogą i szacunkiem usunęły się na samą krawędź jezdni, by nie przeszkadzać piratowi w akcji.



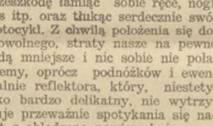
UWAGA! EWENTUALNI KANDYDACI NA PIRATÓW

Uniknlecie takich przykrych sytuacji, przeglądając uważnie naszą rubrykę i wyciągając z niej odpowiednie wnioski.

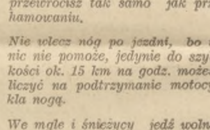
§ JESZCZE nie całkowicie zakwalifikowany, ale już na „dobrej drodze" do naszej rubryki jest kierowca samochodu H—81322. Kierowca tego pięknego (przedwojennego!) Fiata jadąc z Pragi* do Warszawy w dniu 14 lutego o godz. 13 min. 30 przez całą drogę „trzymał" swój kierunkowskaz w prawo, szerząc popłoch wśród kołowego otoczenia. Sądzono bowiem, że chce zjechać z wiaduktu przez... barierkę. Kolego z ciemnozielonego Fiata nie strasz nikogo samobójczą manierą.

* ale nie z tej czeskiej!

NOWE ŚRODKI ZABEZPIECZAJĄCE PRZED WYPADKAMI DROGOWYMI



Tablica drogowa, do której użyto materiału „Scotschlite" widziana w dzień, przedstawia jasny napis na czarnym tle. W nocy, przy minimalnym oświetleniu, tło czarne zawierające „Scotschlite" ma kolor fosforowo-biały, a litery pochłaniające światło pozostają ciemne.



Wynaleziony przed dwoma laty, specjalny materiał refleksyjny, tj. nie pochłaniający promieni świetlnych, zwany „Scotschlite", znajduje obecnie coraz to nowsze zastosowania. Między innymi stwierdzono, iż „Scotschlite" zmieszany z pewnymi lakierami, daje w efekcie żądane kolory, przy oświetleniu dziennym, zaś w nocy, przy nawet minimalnym sztucznym oświetleniu, stwarza wrażenie silnego promieniowania. Tak więc zaczęto używać „Scotschlite" do pokrywania zderzaków samochodowych, numerów rejestracyjnych, tablic drogowych, krawędzi wysepek na jezdniach, a nawet rękawiczek policji regulującej ruch uliczny.

Znaczenie tej inowacji jest ogromne, gdyż daje znaczne zwiększenie bezpieczeństwa ruchu.

WALKA *o długi* PRZEBIEG OPONY

Na ostatnim posiedzeniu Sejmu Ustawodawczego zapadła doniosła uchwała o oszczędzaniu w gospodarce narodowej. My, kierowcy, musimy nad tą właśnie uchwałą zastanowić się bardzo głęboko. Da się chyba w tym kierunku coś pozytywnego zrobić na odcinku naszej pracy? Uważam, że tak i to nawet bardzo dużo.

Zacznijmy więc od oszczędności ogumienia naszych wozów.

Utarł się u nas, wśród kierowców, zwyczaj, że każdy powinien przynajmniej raz w roku zmienić ogumienie swego wozu. Biorąc w przybliżeniu mamy obecnie w Polsce zarejestrowanych 60.000 samochodów. Jeżeli nawet obliczymy 10.000 jako „wraki", to eksploatujemy 50.000 wozów osobowych i ciężarowych łącznie. Przyjmijmy, iż jedna opona kosztuje przeciętnie 25.000 zł, a jedna dętka 4.000 zł — to ogumienie naszego wozu rocznie kosztuje w przybliżeniu 145.000 zł.

145.000 zł × 50.000 samochodów = 7.250.000.000 zł. Astronomiczna suma, którą skarb państwa wydaje rocznie na ogumienie naszych wozów. Mimo, iż suma, którą podałem jest ogromna, jednak na pewno jest ona niezupełnie ścisła. Jest na pewno jeszcze za mała, bo ileż mamy w Polsce wozów o sześciu kołach i dwóch zapasach, ileż mamy wozów o jeszcze większej ilości kół, a poza tym ogumienie wozów ciężarowych jest przecież znacznie droższe (dla przykładu podam, iż według nowego cennika „Motozbytu" na rok 1949 jedna opona na 22 cale kosztuje równe 220.000 zł!). Nie chodziło mi jednak o podanie dokładnej sumy, chciałem Kolegów tylko zorientować, jak wielkie są sumy wydawane na ogumienie wozów, które państwo nam powierza. Częścią tej sumy są cenne dla gospodarki narodowej dewizy, bo przecież opony i dętki sprowadzamy również z zagranicy. Produkcja krajowa całego zapotrzebowania jeszcze nie pokrywa.

Zastanówmy się więc, co możemy zrobić, by przyczynić się do zmniejszenia tych wydatków.

Otrzymawszy nowe ogumienie na nasz wóz, przed jego założeniem, musimy obejrzeć dokładnie i wyczyścić jeszcze dokładniej obręcze, nie może być na nich rdzy. Po oczyszczeniu obreczy należy je pociągnąć cienką warstwą minii, lub lakieru podwoziowego, oczywiście na obręcz założyć musimy bandaż gumowy, aby uniknąć przetarcia dętki. Po tych wszystkich czynnościach możemy śmiało założyć nowe ogumienie, wysypując uprzednio oponę talkiem. To wszystko nie jest jednak czynnością jednorazową. Czynności te musimy powtarzać przynajmniej co 15.000 km i przy każdym zdejmowaniu opony z koła.

Przy zakładaniu opony zwrócić musimy baczną uwagę, by zakładać ją delikatnie i nie uszkodzić jej brzegów. Po założeniu ogumienia na obręcze i napełnieniu powietrzem, ciśnienia nie sprawdzamy obcasem lub młotkiem, bo tego żaden szanujący się kierowca nie robi. Do tego służy manometr, który jest jedną z bardzo ważnych rzeczy należących do wyposażenia każdego samochodu. Również opony pompujemy, tak, jak wymaga tego od nas fabryka, która oponę wyprodukowała. Nie wolno nam, dlatego, że np.: mamy wyrobiony przód pompować opon mniej, aby nie trzęsło, bo właśnie wtedy „życie" opony bardzo znacznie skracamy, nie wolno nam też pompować więcej, niż jest to przewidziane. Jednorazowe napełnienie opon właściwym ciśnieniem, a później niesprawdzanie, czy ciśnienie to się utrzymuje, jest oczywiście błędem.

Ciśnienie powietrza w naszych gumach sprawdzamy **codziennie** przed wyjazdem z garażu. Jest to czynnością bardzo ważną, gdyż nic tak nie skraca przebiegu opony, jak właśnie nieodpowiednie, najczęściej za małe ciśnienie.

W drodze i NA POSTOJU

Gdy jesteśmy w drodze i przebijemy oponę, natychmiast po powrocie do bazy oddajemy ją do wulkanizacji. Małe przebicie możemy zawsze uratować, ale dużej dziury, przeważnie już nie. Właśnie przez bagatelizowanie tego, przez niektórych kierowców, przez początkowo małą dziurkę, powiększającą się ciągle, przedostają się ziarenka piasku, przeciera się osnowa opony i często opona z zupełnie nowym protektorem wędruje do Centrali Odpadków.

Bardzo ważnym czynnikiem przedłużającym egzystencję opony, jest kultura jazdy. Kierowca posiadający kulturę jazdy i szanujący swój „warsztat pracy", jakim jest samochód, nigdy nie nadużywa mocy silnika, nie zrywa z miejsca, lecz rusza wolno i ze spokojem. Nigdy bez potrzeby gwałtownie nie hamuje, tak aby opony piszczały trąc po jezdni, nigdy w podobny sposób nie bierze zakrętów. Nie podjeżdża do krawężnika w ten sposób, aby został na nim czarny ślad z przytartej opony. Nie parkuje wozu w ten sposób, aby któraś z opon stała na kamieniu, lub na krawężniku chodnika, a w zimie nie pozwala przymarznąć oponom do jezdni.

Dla zobrazowania Kolegom, jak bardzo ważnym czynnikiem przy oszczędzaniu ogumienia jest dobór właściwej szybkości jazdy, niech posłuży załączona tabela.

A. Wapiński.

Tabela wymaganych i dopuszczalnych ciśnień w ogumieniu 16"

Wymiar	Ciśnienie przy obciążeniu w kg na koło	Atmosfer
4,50x16	250	1,5
	275	1,75
	300	2,00
5,00x16	300	1,5
	325	1,75
	350	2,00
5,25x16	350	1,5
	375	1,75
	400	2,00
5,50x16	400	1,5
	425	1,75
	450	2,00
6,00x16	500	1,75
	525	2,00
	550	2,25
6,50x16	575	2,25
	600	2,00
	625	2,50

Tabela procentowego zużycia opony

Temperatura powietrza w °C	Zużycie w procentach przy		
	32 km/godz.	48 km/godz.	64 km/godz.
5°	100%	108%	130%
15°	191%	217%	275%
25°	317%	367%	480%
35°	491%	538%	717%

Tabelę tę zestawiono na podstawie doświadczeń przeprowadzonych przez fabrykę opon „Continental".

Objaśnienie: jeżeli opona przy temperaturze otoczenia 5 stopni i szybkości 32 km/godz. zużywa się w 100%, to przy 25 stopniach zużyje się w 317%, a przy temperaturze 35 stopni i szybkości 64 km/godz. w 717%.

A JAK JEST w U. S A.

Najgorzej wyszkolonym kierowcą na świecie jest przeciętny kierowca w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej. Na 47 milionów kierowców amerykańskich — 32 miliony nie mają pojęcia o mechanizmie samochodu, a 40 milionów uczyło się jazdy samemu, bez instruktora, lub nie uczyło się w ogóle. Tym tłomaczy się olbrzymia ilość wypadków drogowych oraz bardzo duże niszczenie sprzętu motorowego. Samochody o przejechanych 50 tysiącach kilometrów należą do rzadkości.

Jak PARĘ GRAMÓW zatrzymało 110-KM

W pewien słoneczny dzień letni, byłem pasażerem sportowego wozu Horch 110 KM. Miłe towarzystwo i okolica, nastrajały tylko do jazdy w „nieznane": nikt bynajmniej nie miał ochoty, nawet na najmniejszą reperację, a sam stan wozu nie nasuwał żadnego przypuszczenia, że coś może „nawalić". Tankowaliśmy w Krakowie i jazda na północ w kierunku Piotrkowa. Po niecałej godzinie jazdy, przy szybkości między 60—80 km/godz. silnik zaczął pracować nierówno i wreszcie stanął. Byłem pewien, że głupstwo jakieś z dopływem benzyny. Panie nie przejęły się naszymi kłopotami, ze względu na pobliskie jeziorko, trawkę i słoneczko. Zostaliśmy we dwóch z Horchem. Sprawdziliśmy po kolei: gaźnik, rozdzielacz, pompkę benzynową, z której usunęliśmy troszkę osadu, przedmuchaliśmy przewody benzynowe. Po złożeniu wszystkiego, kluczyk, starter i motor zaskoczył. Kilometr próby, licznik doszedł do 130 km/godz., wszystko wydało się w porządku. Powrót ze spaceru odbył się pomyślnie i bez przymusowego postoju. Po paru dniach, spotkałem mego znajomego, gdy pieszo, ze zwieszoną głową maszerował po Krakowie.

— Co jest, stary? — pytam.

— Cholera! — odpowiedział nie bardzo dyplomatycznie.

— No, nic mi to nie mówi, gdzie wóz, gadaj!

— Właśnie! bydlę!

— Kto?

— No Horch! Ale po kolei: na drugi dzień po naszym spacerze, jechałem, rozumiesz, do Katowic, po 20 km. zdarzyło się to samo co wtedy. Stałem prawie godzinę, dłubałem wszędzie i wszystko w porządku. Potem motor zapalił i wróciłem zły do Krakowa. Dałem wóz do warsztatu. Robili 2 dni. Podobno sprawdzali na probierni: cewkę, kondensator, przerywacz, kopułkę i palec, kable i końcówki do świec. Dali nowe świece, membranę do pompki benzynowej. Wszystko kosztowało owszem, owszem, ale wóz chodził jak Omega. Jeździłem do wczoraj, zrobiłem 600 km. i znów to samo, podczas jazdy około 60 km/godz. nierówna praca i stop. No więc stoi w warsztacie. Idę tam, chodź ze mną.



— *Eureka! Mam go!* — wykrzyknął z zachwytem.

Poszliśmy razem. Majster łaził zły jak osa.

— Diabelny wóz! wszystko było znów w porządku, najmniejszego błędu nie znalazłem — powiada.

Jedziemy więc razem na próbę. Wstąpiliśmy na stację benzynową. 20 litrów do baku i jazda w stronę Nowego Targu. Wóz prowadzony przez majstra sunął bez zarzutu, a po niecałych 20 km. pod jakąś górką, kichnął, przerwał, „zagadał" na czterech lub pięciu i stanął.

Cicho i pusto wokoło, ptaszki śpiewają, a majster klnie!

Maska już otwarta, narzędzia pod ręką. Mój znajomy dłubie razem z nim przy gaźniku. Obchodzę zamyślony naokoło wozu i nagle słyszę, że coś syczy, czyżby do tego jeszcze guma?! ale nie, nachylamy się i... mam już rozwiązanie całej sprawy: Korek od baku! Odkręcam go i sprawdzam. Składa się z wytłoczonej części zewnętrznej i wciśniętego od wewnątrz talerzyka blaszanego, do którego jest przyspawana szyjka gwintowana. Tak więc posiada, jak gdyby podwójny wierzch. Próbuję dmuchć przez widoczny otworek do powietrza i jestem rozczarowany: przeleci bez oporu! No, więc co do diabła syczało? dlaczego tworzyła się próżnia w zbiorniku? Wołam grzebiących w silniku i pokazuję korek.

Oglądamy razem i nagle przy potrząśnięciu słychać, że coś tam lata w środku między talerzykiem i chromowanym wierzchem.

— Rozbierzemy go w warsztacie, ja mu pokażę, co on mnie nerwów kosztował — „pozdrawia" go majster i chowa do kieszeni.

Pewni poprawy, suniemy z powrotem do Krakowa. Oczywiście, wóz szedł bez zarzutu. Majster opowiedział nam w międzyczasie, iż osobiście sprawdzał wszystko w wozie i korek też: „oba otworki przekłuwałem szpilką i dmuchałem, było w porządku". Rozebraliśmy korek. Między blaszanym talerzykiem a wierzchem tłoczonym, była okrągła uszczelka, dość nieudolnie wycięta z kartonu. Kawałek kartonu latał sobie swobodnie wewnątrz, no i w pewnym momencie potrafił zasłonić otwór dla dostępu powietrza, co w konsekwencji wywoływało próżnię w zbiorniku i zatrzymanie dopływu benzyny. Tak więc kawałeczek kartonu wagi 2 — 3 gramów potrafił zatrzymać 110 K. M.

Andrzej Żymirski

Z prasy

...350 samochodów terenowych produkcji radzieckiej GAZ-67 zostało zakupionych przez „Motozbyt”...

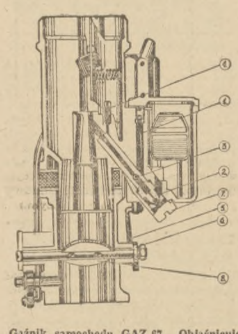
Poznajemy SAMOCHÓD

Układ zasilający samochodu Gaz-67

(BUDOWA i OBSŁUGA)

Na układ zasilający w paliwo samochodu „Gaz-67” składają się: dwa zbiorniki (główny 40 l., dodatkowy 30 l.), przewody i filtr paliwa, pompka paliwowa, gaźnik i filtr powietrza. Paliwo płynie ze zbiornika głównego przy kurku ustawionym pionowo. Natomiast mając tu połączenie z dodatkowym zbiornikiem, spływa zeń przy ustawieniu rączki kurka w lewo. Z kolei przedostaje się do filtra paliwa, umieszczonego na wewnętrznej stronie czołowej samochodu. Przez dolny korek usuwa się okresowo z osadnika wodę i osad i jednocześnie przemywa benzyną, siatkę filtru znajdującego się w końcówce górnego korka. W razie większych zanieczyszczeń zmywa się cały osadnik czystą benzyną.

Z osadnika paliwo dostaje się do pompki przeponowej, zaopatrzonej w dźwignię do ręcznego pompowania. Dźwignia ta wykonana z drutu i umieszczona pod korpusem pompki ułatwia sprawdzenie dopływu paliwa



Gaźnik samochodu GAZ 67. Objaśnienie numeracji: 1) rozpylacz biegu jałowego, 2) rozpylacz główny, 3) rurka głównego rozpylacza 4) rozpylacz powietrza 5) cięgło łączące pompę przyśpieszającą z dźwignią przepustnicy, 6) dźwignia przepustnicy, 7) korek rozpylacza głównego, 8) przepustnica.

i napełnienie komory pływakowej gaźnika. Wyciekanie benzyny z otworów znajdujących się w dolnej części pompki wskazuje na uszkodzenie przepony.

Jeśli paliwo nie dopływa do gaźnika, nie zaleca się rozbierać pompy, lecz przedmuchać ją przez końcówkę przewodu prowadzącego od osadnika, po uprzednim odłączeniu przewodu prowadzącego do gaźnika. Jeżeli nie odniesie to skutku, należy oczyścić osadnik pompy. W tym celu trzeba odłączyć pompkę od silnika, ponieważ klosz pompy i jego uszczelkę korkową trudno następnie założyć prawidłowo, jeśli pompa nie jest odłączona. Niedbałe założenie klosza i uszczelki powoduje zasysanie powietrza i nieregularny dopływ paliwa ujawniający się zwłaszcza przy uruchamianiu silnika.

Czterocylindrowy silnik samochodu Gaz-67 jest zaopatrzony w gaźnik typu opadowego o dwóch dyszach z oszczędzaczem i pompą przyspieszającą.

Na wolnych obrotach i przy małym obciążeniu silnika pracuje rozpylacz biegu jałowego (1). Paliwo do tego rozpylacza dopływa z komory pływakowej przez rozpylacz główny (2). Na średnich obrotach, odpowiadających normalnej szybkości samochodu, pracuje urządzenie tzw. dopełniające.

Po przejściu przez główny rozpylacz (2) paliwo dostaje się do pochyłego kanału, w którym znajduje się rurka głównego rozpylacza (3) z wywierconymi otworami. Przez rozpylacz powietrza (4) w przestrzeń dookoła rurki (3) dostaje się powietrze. Bogatszą mieszankę zapewnia się przez dodanie do paliwa powietrza do rurki głównego rozpylacza oraz dzięki obniżeniu podciśnienia dookoła głównego rozpylacza.

Do wzbogacenia mieszanki, przy pracy silnika na całkowicie otwartej przepustnicy, służy oszczędzacz. Przy niecałkowitym otwarciu przepustnicy podciśnienie nad tłoczkiem oszczędzacza jest stosunkowo duże, tłoczek znajduje się wówczas u góry, a zawór oszczędzacza jest zamknięty. Przy całkowitym otwarciu przepustnicy podciśnienie nad tłoczkiem spada, wskutek czego tłoczek pod działaniem swej sprężyny opuszcza się na dół, otwierając zawór oszczędzacza. Dodatkowe paliwo dostaje się przy tym do kanału, w którym znajduje się rurka (3).

Dla zapobieżenia zubożeniu mieszanki przy gwałtownym otwarciu przepustnicy i dla zapewnienia silnikowi dostatecznej elastyczności zaopatrzono gaźnik w pompę przyspieszającą, połączoną przez cięgło (5) z dźwignią (6) osadzoną na osi przepustnicy. Dźwignia (6) posiada trzy otwory służące do zmiany dopływu mieszanki za pomocą pompy przyspieszającej, w zależności od pory roku.

Przy zanieczyszczeniu gaźnika należy wykręcić korek (7) i przedmuchać rozpylacz główny. Jeśli wskutek dużego zanieczyszczenia rozpylacza nie da się przedmuchać, wówczas trzeba go wykręcić, wyjąć rurkę (3), oczyścić i przedmuchać obie części.

Nie wolno przeczyszczać otworów rozpylaczy drutem lub innymi twardymi przedmiotami.

Dla przedmuchania rozpylacza biegu jałowego (1) należy zdjąć górną pokrywę komory pływakowej (zdejmować ostrożnie, aby nie uszkodzić uszczelki).

Regulacji gaźnika na wolne obroty biegu jałowego dokonywać na dobrze ogrzanym silniku. Przy regulacji należy:

1. Wykręcając śrubę znajdującą się na dźwigni przepustnicy ustalić minimalne obroty, przy których silnik może jeszcze normalnie pracować.
2. Śrubę regulującą skład mieszanki wolno wykręcać dopóty, dopóki silnik nie zacznie przerywać, po czym śrubę należy nieco odkręcić do otrzymania równomiernej pracy silnika. Przy dokręcaniu śruby regulującej mieszanka ubożeje, przy odkręcaniu — wzbogaca się.
3. Wykręcając śrubę ustalającą dźwignię przepustnicy zmniejszyć jeszcze bardziej ilość obrotów silnika, nie naruszając jednak równomiernej jego pracy.

Silnik posiada olejowy filtr powietrza, połączony z gaźnikiem za pomocą dwóch krótkich i jednej dłuższej rury oraz dwóch węży gumowych.

Po każdych 900 km (latem po każdych 300 km) filtr należy zdjąć, przemyć i napełnić świeżym olejem.

Podczas pracy na zakurzonych drogach filtr należy sprawdzać codziennie. Nie należy jeździć bez filtru, gdyż zanieczyszczone powietrze dostaje się razem z mieszanką do cylindrów, rysuje ich gładzie i powoduje przedwczesne zużycie silnika.

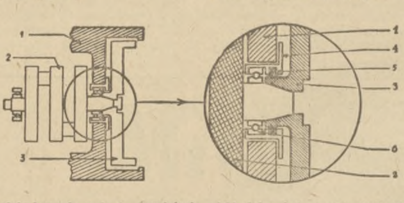
inż. L. S.

Sprzęgło „BMW” ślizga się

Niejeden posiadacz motocykla BMW, któregokolwiek z następujących typów: 500 cm R-5 i R-51, 600 cm R-6, R-61 lub 750 cm R-71, M-72 miał możność zauważyć, że przy długiej i szybkiej jeździe, sprzęgło zaczyna się ślizgać. Motocykl zaś pozostawiony na parę godzin w jednym miejscu, zostawił na ziemi plamę skapującego oleju silnikowego, rzadziej trybowego. Cóż jest powodem tego zjawiska i jak temu zaradzić?

A więc po pierwsze silnik BMW jest dość podobny układem wału (wzdłuż osi podłużnej motocykla) do silnika samochodowego. Wał więc w motocyklu BMW, obojętne w jakim modelu z wyszczególnionych na wstępie, jest ułożyskowany tylko w dwóch punktach. Raz na przedzie, tuż pod pokrywą napędu wałka noskowego, drugi raz z tyłu przed samym kołem zamachowym. Właśnie tędy, przez tył wału, zaczyna wydostawać się olej, silnikowy na koło zamachowe i tarczę sprzęgłową.

Niestety zużycie silnika powoduje, na skutek luźnych tłoków, przedostawanie się kompresji do wnętrza miski olejowej, czyli wzmaga ciśnienie wewnątrz silnika. Równocześnie przy zużyciu łożysk, wał wibrując uniemożliwia uszczelce przyleganie na całych 360° szyjki koła. Powstaje wtedy między tą ostatnią a filcem przestrzeń w ułamkach milimetra, wystarczająca do przepuszczenia oleju. Usunięciem więc zaoliwienia sprzęgła trzeba zająć się od „podstaw”, najpierw mianowicie myśleć o wymianie łożysk wału, później zaś o uszczelce. Do tego musimy wymontować silnik z ramy (Co przy BMW idzie dość łatwo. Radziłbym posiadaczom tych ostatnich, spróbować wymontować silnik w Triumphie, lub innym „angliku”, a przestaliby marzyć o nowych motorach, pozostając wiernymi zwolennikami BMW). Następnie, po odłączeniu skrzyni biegów, przystąpić do całkowitego rozebrania silnika. Po wymianie łożysk, nie mając



Tylne ułożyskowanie wału i uszczelnienie miski olejowej (karteru) w silniku BMW. Objaśnienie numeracji: 1) obudowa miski olejowej, 2) wał, 3) koło zamachowe, 4) oprawa łożyska, 5) uszczelka filcowa, 6) łożysko.

Dlaczego tak się dzieje? Otóż całe uszczelnienie miski olejowej (karteru) i ochrona przed wydostawaniem się pary oleju na zewnątrz, to na czterech śrubach średnicy 6 mm, umocowana w tylnej ścianie silnika, oprawa aluminiowa, lub brązowa. Zawiera ona dość dużej średnicy uszczelkę pierścieniową z filcu, umiejscowioną w kanaliku oprawy. W uszczelce tej koło zamachowe, kręcące się z wałem, jest umieszczone swoją polerowaną szyjką. Oprócz filcu zabezpieczeniem dodatkowym jest, nacięty w formie gwintu o dużym skoku, odrzutnik oleju na szyjce.

Jak widać z rysunku uszczelnienie jest dość problematyczne w momencie, gdy łożysko wału jest mocno wyrobione, a cały wał dzięki temu ulega wibracji. Zasadniczo to jest główną przyczyną wydostawania się oleju na koło zamachowe i sprzęgło. Normalnej nowej oryginalnej uszczelki, musimy wykonać ją sami z filcu technicznego, jak najbardziej ścisłego i elastycznego. Wyciąć jednak uszczelkę, którąby miała służyć dobrze i długo, można tylko przy pomocy wytoczonej do tego celu matrycy, która średnicę wewnętrzną miałaby równą średnicy zewnętrznej kanału w oprawie. Uszczelka wycięta taką matrycą zostanie jeszcze dodatkowo sprasowana w kanale, przez co stanie się bardziej przylegającą do szyjki koła. Przed zamontowaniem należy towotem posmarować szyjkę koła i brzeg uszczelki. Zakładając koło zamachowe, nie należy wciskać go na stojak, tylko lekko wkręcać, zgodnie z nacięciem, gwintowanym odrzutnikiem, aż do utrafienia na klin i stojak wału. Inaczej uszczelka może ulec uszkodzeniu i cały efekt żmudnej pracy, nie da pożądanego wyniku. **A. Z.**

WYGODNE SIODEŁKO TYLNE

Problemem spornym jest i będzie kwestia tylnego siodełka. Jeden pogląd — to szerokie siodło, dobrze resorowane, nie mniej wygodne, niż siodło kierowcy. Zła strona tego, to duża odległość między pasażerem, a kierowcą, różnica wysokości siodeł i wreszcie wahliwość pasażera na boki. Na skutek trzymania się rączki siodła uniemożliwia się wyczucie pochylania zgodne z kierowcą. Drugi pogląd, to poduszki na tylnym błotniku. Zaletą tego systemu jest tworzenie jednej masy przez kierowcę i pasa-



żera na skutek bezpośredniej bliskości. Daje to łatwość i pewność w prowadzeniu, a niestety, wadą jest, że na takim „bochenku” trudno wysiedzieć dłużej niż godzinę.

Dlatego podaję rozwiązanie pośrednie. Siodło umieszczone bezpośrednio na błotniku blisko kierowcy i możliwie nisko, równocześnie wygodne dla pasażera, bardziej niż poduszka w kształcie „bochenka”. Sposób umocowania przedstawia bardzo dokładnie zamieszczony rysunek.

R. I.

CZY UMIESZ NALEWAĆ OLEJ?

Zdawałoby się — rzecz prosta. Zdejmuję pokrywkę wlewu oleju, otwieram bańkę, nachylam ją i... siup!

A tu zaraza!... Olej rozlewa się po wierzchu bańki, strumień nie trafia do wlewu, cieknie po kadłubie silnika, marnuje się. Odrywamy bankę od wlewu, rozlewamy jeszcze więcej drogiego oleju, zasmarujemy sobie ręce.

Czy nie tak dzieje się?

A bo te cholerne wlewy w silniku są tak umieszczone, że nie można się do nich dostać z bańką!... A bo, że też nie ma pod ręką lejka!... A bo ręka mi drgnęła!... A bo...

Zawsze znajdziemy wymówkę. Ale nigdy nie przyznamy się, że nie umiemy wykonać takiej prostej czynności, jaką jest nalanie oleju do silnika. Czy nie tak?

Zajrzyjmy do książki o obsłudze samochodu. Napisano tam wyraźnie, że do wlewania oleju potrzebny jest



lejek. No tak, a jak lejka nie ma? Otóż to! Nie zawsze mamy do dyspozycji lejek i czasami musimy obyć się bez niego. Jak to zrobić?

Więc po pierwsze zdejmujemy pokrywkę wlewu oleju do silnika. Wlew zazwyczaj nie pozwala na dojście do niego z całą bańka. Musimy przeto dobrze „przymierzyć" się z bańką, gdy jeszcze jest nie odkorkowana. Ale bańkę należy trzymać tak, by otwór bańki był nie na dole, lecz u góry. Wtedy będziemy mogli dobrze nachylić bańkę i przyłożyć ją prawie do wlewu, zanim olej pocieknie. Tak należy też i postąpić.

Gdy mimo wszystko nie będziemy mogli dojść do samego wlewu z bańką, to zamiast rozlewać olej po silniku — zastanówmy się i wykombinujmy sposób nalania. Najlepiej będzie znaleźć gdzieś pod ręką pasek tekturki lub sztywnego papieru, z którego zrobimy rynienkę lub lejek. Ten sposób jest w praktyce niezawodny.

Jeżeli i ten sposób okaże się nie do przyjęcia, to musimy postarać się o mniejsze naczynie, do którego najpierw nalejemy olej z bańki, a dopiero potem z naczynia przelejemy do silnika.



W każdym razie, tak czy tak, musimy dbać bardzo o czystość oleju. Przed otwarciem bańki oczyścimy otwór, również starannie czyścimy wlew oleju w silniku. Pamiętajmy, że każde ziarnko piasku, które dostanie się z olejem do silnika, zmniejsza „życie" silnika bardzo znacznie. Zostanie ono w silniku rozbite na miał, na proszek i będzie stale pracowało w cylindrach, w panewkach, na garbach wału rozrządczego, pomiędzy zębami kół zębatych — jako szmergiel — po polsku: proszek ścierny. I to nie tylko większa ilość piasku będzie tak działała: o nie, wystarczy kilka ziarenek. Te już zaszkodzą silnikowi tak bardzo, że kierowca ze zdziwieniem spostrzeże nadmierne zużycie, brak kompresji — po polsku: sprężania, zużywanie oleju itp. objawy zużycia silnika.

Pamiętajmy więc o czystości oleju. Starajmy się na zdrowy rozsądek zabezpieczyć przy wlewaniu od dostania się brudu do silnika.

Pamiętajmy, że najgorszy nawet olej nie jest tak szkodliwy dla silnika, jak jedno jedyne ziarnko piasku.

Czy umiesz nalewać olej, bracie kierowco?

(r.)

1/2 GODZINY w garażu

Przegląd wozów typowych

AUTOMAT „SERVO" I DRĄŻKI KIEROWNICZE — CHEVROLETY

Chevrolety, model Fleetmaster, tak samo długo już będące u nas w użyciu jak „Citroen"-y 11 - BL, mają przeważnie na swych licznikach ponad 40 tys. km. Nie wykazały co prawda tych zalet co przedwojenne, niemniej jednak stanowią wozy użytkowe wysokiej klasy. Pierwszą, dość poważną ich bolączką są automaty servo, „pomagające" w zmianie biegów. Początkowo działające bez zarzutu, po kilkunastu tysiącach km zaczynają szwankować i przy przekładaniu z jedynki na dwójkę, natrafiamy często na zgrzyt, spowodowany niewłaściwą pracą „serva", które przesuwa wodzik na bieg tylny, zamiast na dwójkę. W celu uniknięcia tego, lewarek biegów przesuwamy powoli z jedynki na położenie neutralne, podnosimy lekko w górę i opuszczamy w dół (wzdłuż kolumny kierownicy) i dopiero teraz, równie powoli, posuwamy do przodu na dwójkę. „Servo", jak i każdy inny precyzyjny mechanizm, na skutek wykonanych kilkunastu tysięcy ruchów dźwignią przekładni do przodu i do tyłu zużywa się dość szybko. Przyczyną niedomagania jest w głównej mierze zużycie się zaworu sterującego. I znów mamy tu podobną historię do amortyzatorów „Citroena", a więc „serva" nikt nie naprawia, tylko zakłada nowe, a stare wyrzuca na złom. Naprawa w naszych warunkach jest dość trudna, a raczej prawie niemożliwa, ponieważ obudowa „serva" jest lana ze specjalnego stopu, a pokrywa, która posiada w sobie zawór sterujący i prowadnicę tłoka jest wprasowana i przynitowana do obudowy. Zespół ten musi być w 100% szczelny, w przeciwnym razie — ssanie powodujące podciśnienie w servie nie będzie mogło nigdy wypompować powietrza z niego. W wypadku uszkodzenia pompy „servo", jedynym radykalnym sposobem pozbycia się kłopotów jest wybudowanie i pozostawienie tylko mechanicznej zmiany biegów. Działa ona nie gorzej, tylko może trochę mniej płynnie. Pamiętać wtedy należy, iż zespół dźwigni i cięgieł, prowadzący spod koła kierownicy do skrzyni biegów, wymaga troskliwej opieki. Przede wszystkim czystości i częstego smarowania. Dobry wynik daje wykonanie skórzanego ochraniacza, na dolnym połączeniu dźwigni biegów z dwoma cięgłami. Taki „futerał" szczelnie zamknięty i napełniony towotem, ułatwia znacznie całą konserwację tego zespołu.

Drugą bolączką są drążki kierownicze. Wykonane sposobem konstrukcyjnie jak najprostszym i produkcyjnie jak najtańszym, nie dają gwarancji długiego życia, przy obecnie różnych jakościowo gatunkach towotu. Tak więc nie ma prawie „Chevrolet"-y, która by po 30.000 km nie miała drążków gotowych do regeneracji. Przeguby kulowe i ich obsady trzeba oczywiście zastąpić nowymi, których u nas nie ma. Dlatego, albo można przyspawać inne, np. od „Willys"-a, albo dorabiać, biorąc pod uwagę, iż nieznany materiał i niewiadoma obróbka termiczna, nie gwarantują pełnego bezpieczeństwa jazdy.

Trzecią bolączką, wynikającą bezpośrednio z braku części zamiennych, jest niemożność zmiany sworzni przedniego zawieszenia. Sworznie te, zewnętrznie gwintowane i pracujące w gwintowanych tulejach, obsadzone w ramionach na mimośrodach, wyrabiają się bardzo szybko, wskutek złego stanu drogi, jak i nieodpowiednich gatunków towotu. Jazda taką „Chevrolet"-ą z luźnymi drążkami kierowniczymi i klekoczącym zawieszeniem przodu, nie należy do specjalnych przyjemności. Sworznie trzeba oczywiście dorabiać. Jest to takie samo ryzyko, jak i z drążkami kierowniczymi, ale innej rady obecnie na to nie mamy.

Ogólnie biorąc „Chevrolet - Fleetmaster" przy pieczołowitej obsłudze i umiarkowanym sposobie jazdy i przy niezmienianym kierowcy, powinien w naszych warunkach, przejść ok. 70.000 km do pierwszej naprawy głównej.

(Żym.)

SKRZYNKA elektrotechniczna

SYGNAŁ DŹWIĘKOWY

zasada działania

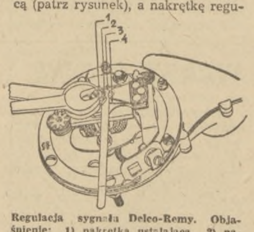
Prawie wszystkie elektryczne sygnały w dzisiejszych samochodach są typu wibracyjnego. Posiadają one uzwojenie załączone szeregowo z parą styków i źródłem prądu. Styki są zwarte, gdy sygnał znajduje się w „stanie spoczynku". Przez przyciśnięcie guzika sygnału, zamyka się zewnętrzny obwód do akumulatora. Wtedy płynie prąd przez styki i uzwojenie, na skutek czego powstaje pole magnetyczne, które przyciąga do rdzenia uzwojenia ciężką żelazną kotwiczkę. Kotwiczka jest połączona z membraną tak, że ruch kotwiczki odkształca membranę. Jednocześnie ruch kotwiczki otwiera styki, co powoduje przerwę w obwodzie prądu. Pole magnetyczne znika, co z kolei powoduje powrót kotwiczki z membraną do pierwotnego położenia. Jednak, gdy kotwiczka powróci do pierwotnego położenia, styki się zewrą — przez uzwojenie znów przepłynie prąd i kotwiczka znów zostanie przyciągnięta. Ruch ten powtarza się wielokrotnie w czasie sekundy. Powtarzające się odkształcenia membrany są przyczyną jej drgań i wytwarzania dźwięku ostrzegawczego.

Regulacja sygnału

Często przy przeglądzie elektrycznej instalacji samochodowej zapomina się o sygnale dźwiękowym. Wiadomo jednak, że po 25.000 — 50.000 uruchomieniach sygnału, na skutek drgania membrany, powstaje drganie i zmiana położenia nakrętki regulującej pobór prądu. Z kolei zmiana regulacji powoduje szybkie zużycie się styków i urządzenie przestaje działać.

Przy regulacji sygnału „Delco-Remy" za pomocą śruby (bez zdejmowania go z samochodu) załączamy kawałek przewodu do zacisku, połączonego z przyciskiem sygnału. Drugim końcem przewodu dotykamy w czasie regulacji do masy, co powoduje uruchomienie urządzenia sygnałowego.

Jeżeli jednak nie można sprawdzić działania sygnału na samochodzie, zdejmujemy urządzenie do sprawdzenia na stole warsztatowym. Po odkręceniu przykrywy, wsuwamy szczelinomierz 0,007 cala pomiędzy nakrętkę regulującą i sprężynę styku lub izolatorek sprężyny styku. Następnie luzujemy nakrętkę ustalającą (patrz rysunek), a nakrętkę regu-



Regulacja sygnału Delco-Remy. Objaśnienie: 1) nakrętka ustalająca, 2) nakrętka regulująca 3) szczelinomierz 0 007 cala o szerokości 6 mm, 4) sprężyna styku.

lującą skręcamy w dół, aż sygnał zamilknie. Wtedy przekręcamy nakrętkę regulującą w odwrotnym kierunku, o mniej niż $^{1}/_{10}$ obrotu i dokręcamy nakrętkę ustalającą. Gdy sygnał jest ledwo dosłyszalny, wyjmujemy szczelinomierz i zakładamy pokrywę. Teraz dopiero ton sygnału powinien być zadowalający, a pobór prądu w przewidzianych granicach. (Napięcie na zaciskach sygnału w czasie pracy: 5.25 — 5.75 V — dla instalacji 6 Volt. Dla instalacji 12 Volt: napięcie winno wynosić od 11.0 — 11.5 V).

S. S.

Co zrobić gdy dźwignia biegów nie wytrzymała

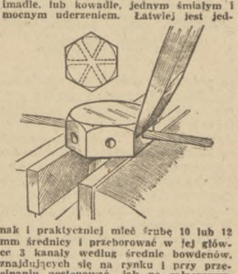
Nierzadkie bywały wypadki, iż przez złamanie dźwigni biegów, przegrywano raidy. Tak być nie powinno. A więc po ewentualnym złamaniu dźwigni, klucz rurkowy nabijamy na pozostałą część



dźwigni. Przez otwór klucza przekładamy jedną z najdłuższych śrub (które zawsze ze sobą wozimy, prawda?) i skręcamy nakrętką. Przewidujący jeźdźcy powinni taki komplet mieć już przygotowany przed raidem.

Jak przecinać linki bowdenowe?

Duży kłopot sprawiają linki bowdenowe. Przy przecięciu zawsze rozplatają się. Co robić? Otóż przed przecięciem można w danym miejscu bowden przebielić i lekko oblać cyną. Przecinać na imadle, lub kowadle, jednym śmiałym i mocnym uderzeniem. Łatwiej jest jed-



nak i praktyczniej mieć śrubę 10 lub 12 mm średnicy i przeborować w jej główce 3 kanały według średnic bowdenów, znajdujących się na rynku i przy przecinaniu postępować, jak na załączonym rysunku.

Żołnierze transportu W NAUCE i PRACY



Niejednokrotnie wyciągał kpr. Jan Pulit swoją Chevroletą inne wozy z zasp śnieżnych.

Dzielimy się doświadczeniami — gdzie szukać oszczędności

UMIEJĘTNA JAZDA W ZIMIE ZAOSZCZĘDZA SAMOCHÓD I BENZYNĘ

W odpowiedzi na nasz apel o nadsyłanie do Redakcji uwag o sposobach czynienia przez kierowców oszczędności zgłosił się jako pierwszy kpr. Kogut Marian. Kpr. Kogut słusznie uważa, że jedną z największych, choć może niezdrazu widocznych oszczędności jest dobra umiejętność prowadzenia samochodu we wszystkich warunkach. Swój pierwszy list kpr. Kogut poświęcił jeździe w zimie.

18-20 km/godz w czasie śnieżycy

W czasie śnieżycy nie rozwijam nigdy większej szybkości niż 18 — 20 km/godz. Wiem z praktyki jak łatwo jest np. przy mijaniu zjechać do rowu. To też gdy nadjeżdża ktoś z naprzeciwka, daję zawsze kilka sygnałów dźwiękowych, jadąc ciężarówką z ładunkiem wolę nawet na chwilę przystanąć z boku szosy i przeczekać. Chcę również zwrócić kolegom uwagę na konieczność specjalnej ostrożności przy jeździe w kolumnie. W czasie mgły jedzie się w odległości widoczności tylnego światła. Trzeba więc być zawsze przygotowanym do zahamowania. W kolumnie, w której jeżdżę dowódca ustala z góry sygnał jaki przed hamowaniem podaje kierowca poprzedniego wozu. W ten sposób unikamy niebezpieczeństwa najechania jeden na drugiego.

Jadąc w śniegu trzymam mocno kierownicę

— pisze dalej kpr. Kogut, ponieważ samochód wykazuje wówczas chęć do silnego zarzucania. Jadąc mało ujeżdżoną drogą jadę zawsze koleiną i to z szybkością nie większą niż 30 km/godz. Stwierdziłem bowiem, że przy większej szybkości mój wóz wyskakuje z koleiny i wpada w śnieg skąd trudno jest go wyciągnąć. Napotykając po drodze wydmy zmieniam bieg na niższy, dodaję gazu i przejeżdżam je równo, silnie trzymając kierownicę. Ostrzegam przy tym kolegów przed zmianą biegu w czasie przejazdu przez wydmę. Grozi wówczas ugrzążnięcie. Sam już w ten sposób blisko godzinę straciłem na przekopywaniu zaspy.

Na oblodzonej drodze „miękki gaz" i delikatne włączanie sprzęgła

to podstawa dobrej jazdy twierdzi kpr. Kogut. Ruszając z miejsca czynię to bardzo delikatnie włączając płynnie sprzęgło i ostrożnie, powoli dodając „gazu". Sposób ten pozwala mi uniknąć „buksowania" kół bardzo szkodliwego jak sami koledzy wiedzą dla opon (szczególnie wtedy, — gdy używamy łańcuchów) oraz wyrównywacza (dyferencjału) i skrzynki przekładniowej.

Specjalne niebezpieczeństwo stwarza hamowanie na oblodowaciałym odcinku. W mojej praktyce stwierdziłem, że najlepiej jest hamować na skraju drogi i to bez wyłączania sprzęgła i „gazu". Gdy szybkość zmniejszy się i silnik zaczyna szarpać, wyłączam wówczas sprzęgło i w dalszym ciągu lekko dociskam hamulec, aż do całkowitego zatrzymania wozu.



Plut. Henryk Wimmer okazał kolegom wiele pomocy, gdy po mroźnych nocach wozy nie chciały zapalać.

W wypadku zarzucenia (co mimo ostrożności może się zdarzyć) natychmiast zdejmuję nogę z „gazu" i ostro skręcam kierownicą w kierunku zarzucenia. Ten manewr jeśli go odpowiednio szybko, koledzy, wykonacie wyratuje was zawsze z niebezpieczeństwa.

Szczególnie dużej uwagi wymagają podczas oblodowacenia nawierzchni wszelkie wzniesienia. Główne niebezpieczeństwo polega na zatrzymaniu się samochodu, który mimo że nasze hamulce działają jak „brzytwa" może się zsunąć do tyłu i ześlizgnąć do rowu. Jeżeli wszystkie inne środki jak np. hamowanie, włączenie pierwszego biegu na pomagają, radzę wówczas kolegom zjechać troszkę do tyłu (stale hamując) i oprzeć się prawym kołem skręconym w lewo o jakąś kupkę śniegu (zawsze się znajdzie) i dopiero zaczynać od nowa próbę wjazdu na pierwszym biegu.

Redakcja sądzi, że w pełni słuszne uwagi kpr. Koguta o oszczędności samochodu przez umiejętną jazdę w trudnych warunkach zimowych koledzy przeczytają z pełnym zainteresowaniem. Z naszej zaś strony prosimy o dalsze nadsyłanie swoich spostrzeżeń do rubryki: „gdzie szukać oszczędności".

Poznajemy sprzęt typowy

GAZ-51 nowa maszyna 2 i pół tonówka

SILNIK

Średnica cylindrów silnika „GAZ-51" wynosi 82 mm, skok tłoka — 110 mm, co w rezultacie daje objętość roboczą 3,48 l; stopień sprężania — 1:6,2; maksymalna moc — 70 KM przy 2800 obr./min. (z regulatorem obrotów), minimalne zużycie paliwa podczas prób na hamowni — 265 g/KMgodz.

Cylindry posiadają wymienne, krótkie tuleje, wykonane ze specjalnego, odpornego na zużycie żeliwa. Głowica bloku cylindrów jest wykonana ze stopu aluminiowego. Cecha wyróżniająca obsługę tej głowicy polega na tym, że nakrętki kołków śrubowych należy dociągać tylko przy zimnym silniku.

Tłoki są również wykonane ze stopu aluminiowego. Powierzchnia tłoka jest bielona. Ogólna ilość pierścieni tłokowych wynosi 4, z czego 2 są uszczelniające i 2 zbierające.

Łożyska wału korbowego są zaopatrzone w cienkościenne wkładki wylane stopem łożyskowym (babitem) zawierającym 88% cyny. Przednie łożysko spełnia jednocześnie rolę łożyska oporowego.

SMAROWANIE SILNIKA

Silnik jest smarowany zarówno pod ciśnieniem, jak i rozbryzgiem. Łożyska wału korbowego i wałka rozrządczego są smarowane pod ciśnieniem: rozrządcze koła zębate, garby wałka rozrządczego i gładź cylindrów — strumieniem oleju; inne zaś części — mgłą olejową.

Silnik jest zaopatrzony w dwa filtry olejowe, wstępnej i dokładnej filtracji. Cały olej przepływa przez filtr wstępnej filtracji, który zatrzymuje jedynie cząsteczki o średnicy większej niż 0.08 mm. Aby zapobiec zanieczyszczeniu filtra wstępnej filtracji, należy codziennie po skończonej pracy obrócić wałkiem filtra o 720° (dwa pełne obroty). Przy ruchu tym płyty czyszczące usuwają brud z płyt filtrujących.

Filtr wstępnej filtracji należy czyścić z brudu po przejechaniu 3.000 km. Filtr dokładnej filtracji jest zaopatrzony w wymienny element filtrujący. Brud należy usuwać z kadłuba filtru co 1.000 km. Element filtrujący wymienia się na nowy, nie rzadziej, niż co 2.000 — 3.000 km.

Chłodnicę olejową, obniżającą temperaturę oleju włącza się w układ smarowania w dwóch wypadkach, a mianowicie: o ile temperatura otaczającego powietrza przekracza + 20°C, lub nawet przy niższej temperatruze powietrza, jeżeli silnik pracuje w ciężkich warunkach, pod dużym obciążeniem i przy małej szybkości ruchu.

Normalne ciśnienie w układzie smarowania przy pracy na średnich obrotach wynosi 2 — 4 kg/cm².

Silnik jest ponadto zaopatrzony w urządzenie odwietrzające miskę olejową i usuwające z niej gazy spalinowe.

UKŁAD ZASILANIA

Układ zasilania jest zaopatrzony w specjalny osadnik benzynowy, umocowany z lewej strony ramy obok zbiornika benzynowego. Paliwo jest doprowadzane do dolnossącego gaźnika za pomocą pompy przeponowej posiadającej dodatkową dźwignię ręcznego pompowania.

Gaźnik jest również zaopatrzony w pompę przyśpieszającą i oszczędzacz.

Wszystkie korki z kalibrowanymi otworami wkręca się z zewnątrz, tak, że gaźnik można czyścić bez rozbiórki. Główny korek z otworem kalibrowanym jest zaopatrzony w iglicę regulacyjną. Normalne odsłonięcie otworu osiąga się przez odkręcenie iglicy o 2 — 2,5 pełnych obrotów, licząc od punktu całkowitego dokręcenia. Kierowcy pozwala się doregulowywać podczas eksploatacji wielkość odsłonięcia otworu — w granicach 1/8 obrotu. W każdym razie doregulowanie może nastąpić dopiero po przebiegu nie mniejszym niż 2.000 km.

Regulator obrotów, umieszczony pod komorą zmieszania, współdziała z zasadniczą przepustnicą mieszanki i ogranicza obroty silnika do 2.800 obr./min.

Podczas pracy silnika mieszankę ogrzewają gazy spalinowe, opływające specjalną komorę umieszczoną na rurze ssącej. Stopień podgrzewania zmienia się ręcznie, uruchamiając segment osadzony na wałku przepustnicy, która reguluje ilość gazów spalinowych kierowanych do komory podgrzewania. Krańcowe położenia segmentu są oznaczone napisami „lato" i „zima" odpowiadającymi najmniejszemu i największemu otworzeniu przepustnicy gazów spalinowych.

(Zespoły podwozia Gaz-51 omówimy w następnym numerze).

WARSZTATOWE „WILKI MORSKIE"

Dumę Kompanii Samochodowej Mar. Woj. stanowią dwa lotne warsztaty naprawcze, uruchomione przez warsztat kompanijny dla obsługi jednostek marynarki wzdłuż całego Wybrzeża.

Przygotowanie pierwszego wozu trwało 2,5 miesiąca, musiano bowiem doprowadzić do porządku nie tylko silnik, ale trzeba było zbudować całą karoserię, przystosowaną do przyszłych zadań. Nad doprowadzeniem „Zisa'a" do stanu, w jakim dziś się znajduje pracowali kolejno wszyscy specjaliści, a więc: ślusarze: st. mar. Maranek i Nowakowski, — blacharz — st. mar. Szeremeta i lakiernik — Pietrzak, których dziełem jest zmontowanie karoserii. Gdy mat. Frysztak zakładał instalacje, to tokarze st. mar. Kotowicz i Szymenderа wytaczali na obrabiarkach potrzebne części, a st. mar. Pruszyński zajęty był spawaniem. Pieczę nad całością miał bos. mat. Kotuński.

Wreszcie wóz był gotów. Wstawiono zakupione już uprzednio narzędzia, jak: tokarkę polową, komplety narzędzi, stół z imadłami, wiertarkę itp., dołączono przyczepkę i pierwszy ruchomy warsztat naprawczy ruszył w teren. W ciągu 5 miesięcy zespół remontowy, składający się z trzech ludzi obsługi i kierowcy objechał całe Wybrzeże, zatrzymując się kolejno we wszystkich jednostkach marynarki wojennej. W okresie tym dokonano przeglądu nr. 2 u 63 wozów, a ponadto przeprowadzono cały szereg drobnych i średnich napraw.



Z listów do Redakcji

Do Redaktora Z. K.

Swojego czasu zauważyłem w jednym z pism codziennych fotografię samochodu marki **„Oldsmobile"**, znalezionego w Olsztynie i pochodzącego jakoby z 1890 r.

Pomijam nieścisłość „narodowości" wozu (bowiem „Oldsmobil" jest marką amerykańską, a nie angielską) — jednak nie mogę pominąć sprawy roku produkcji podanej jako 1890. Ten sam rok, został z resztą wymieniony w podpisie pod fotografią zamieszczoną w numerze 201 „Przekroju"

Otóż pierwszym samochodem wyprodukowanym w Ameryce był trójkołowiec Charles E. Duyea w roku 1892. Skończyło się zresztą na jednym egzemplarzu. Natomiast pierwszy samochód o charakterze użytkowym był wykonany przez Haynes'a w 1893 r. Oldsmobile był znacznie późniejszy. Sądząc z wyglądu, egzemplarz olsztyński pochodzi zapewne z pierwszych lat XX wieku.

Jest to może zbieg okoliczności, że próbny Oldsmobil został wystawiony na ostatnim Salonie w Brukseli i opisany w angielskim czasopiśmie „Motor" z dn. 2 lutego br.

Silnik o pojemności skokowej 1500 cc, przekładnia epicykliczna dwubiegowa (vide Ford model T). Stosunek położenia 12:1 i 3:1. Szybkość 32 km/godz. przy 760 obr./min. Szybkość tę osiąga się w 64,5 sek. ze startu stojącego. Zużycie paliwa około 9,5 ltr./100 km.

Rok produkcji podany jest jako 1903. Odnoszę wrażenie, że datę tę można przyjąć jako ścisłą. Jak o widać na zdjęciu, jest to ten sam samochód. Nawet ten sam znak na boku „kozła". Wszystkie widoczne szczegóły są identyczne.

Nie wiem, która z naszych instytucji ma powierzoną odbudowę tego niezwykle ciekawego wehikułu, jednak myślę, że należałoby wejść w kontakt z producentem i otrzymać dokładne szczegóły techniczne, tak, aby odbudowa była możliwie zgodna ze stanem wozu przed 45 laty. Może redakcja „Motoru" mogłaby również udzielić informacji zważywszy, że przeprowadzała próbę drogową tego samochodu w roku 1938.



Obiekt ten, poparty dokładnym materiałem opisowym, będzie niewątpliwie stanowił wartościowy materiał dla studiów naszej młodzieży technicznej.

Inż. Bohdan Lubiński

Odpowiedzi Redakcji

Leszek Zabiegaj — Kraków, ul. Lubicz 46 m. 1 — Ośrodek motorowy „Służba Polsce" w Krakowie znajduje się na ulicy Zwierzynieckiej 26. Kandydatów przyjmuje się z poboru. O przydatności decydują wiadomości fachowe i zdolność fizyczna. Komplet „Z.K." prześlemy.

Jerzy Gryka — Puławy — Opisy najważniejszych typów samochodów i motocykli ukazywać się będą stopniowo w „Z.K.". Specjalnego materiału do wysyłki nie posiadamy.

Witold Suszczyński — Września, Mickiewicza 1 m. 1 — Sprawę Kolegi załatwimy w warszawskim Wydziale Ruchu i Motoryzacji. O rezultacie natychmiast powiadomimy.

Henryk Królikowski — Warszawa, ul. Górnośląska 35 m. 2 — Opisu technicznego samochodu osobowego Chervolet nie możemy Koledze przesłać, ponieważ nie wiemy o jaki typ chodzi. Również ze względu na b. znikomą ilość kursujących u nas samochodów osobowych Chevrolet, ich opis i zasady konserwacji nie ukażą się w „Z. K." „Przegląd Samochodowy" do nabycia tylko w księgarniach, lub bezpośrednio w Administracji pisma: Warszawa, Al. Jerozolimskie 55.

Pchor. Franciszek Horoszy — j. w. 1717 a. Spis książek dotyczących motoryzacji przesyłamy listownie. „Przegląd Samochodowy" kosztuje 200 zł miesięcznie. Prenumeraty ulgowej nie ma.

Romuald Karwan — Nysa Chopina 22/24 — O istnieniu najważniejszych szkół mechanicznych dowiedział się Kolega z artykułu na str. 2 Nr 2 „Z. K.". Adresy pięciu szkół licealnych przesyłamy listownie.

Zygmunt Mrugalski — Kutno, Nowy Rynek 3 — W poruszonej sprawie należy się odwołać do decyzji instancji wyższej, a więc Wojewódzkiego Wydziału Motoryzacji, któremu Kolega z racji miejsca swego zamieszkania, podlega.

Zdzisław Piórek — Kraków, Dolnych Młynów 10 Wytw. PMT — Wszystkim Kolegom z Waszej Wytwórni dziękujemy za pozdrowienia. Opis techniczny i zasady konserwacji samochodu Dogde, będziemy Wam mogli przesłać najwcześniej 31 marca br.

S. W. — Lublin.

Podajemy dane techniczne „Sokoła"-125 cm

S i l n i k — jednocylindrowy, dwusów, chłodzony powietrzem,

moc silnika — 4,7 KM (4.800 obr./min.),

średnia cylindra — 52 mm,

skok tłoka — 58 mm,

pojemność skokowa (litraż) — 123 cm^3,

pojemność komory sprężania — 25 cm^3,

stopień sprężania — 1:6,

zużycie paliwa — 2,25 ltr/10 km.

Z a p ł o n — cewka zapłonowa i przerywacz, umieszczone w kole zamachowym.

S p r z ę g ł o — korkowe, wielotarczowe, mokre.

S k r z y n k a p r z e k ł a d n i o w a — umieszczona w jednolitym korpusie z silnikiem.

I l o ś ć p r z e k ł a d n i — trzy.

O g ó l n a p r z e k ł a d n i a n a k o l e b i e ż n y m:

I bieg — 2,86 $\times$ 8,95 — 25,6,

II bieg — 2,86 $\times$ 4,24 — 12,1,

III bieg — 2,86 $\times$ 2,83 — 8,1,

Z m i a n a p r z e k ł a d n i — nożna.

R o z r u s z n i k — nożny, z lewej strony.

S k r z y n k a p r z e k ł a d n i o w a — tylne koło (łańcuch ½" $\times$ 3/16" — średn. 8,51.

R a m a — z rur stalowych, spawana.

W i d e l e c p r z e d n i — prasowany, z blachy stalowej.

A m o r t y z a c j a p r z e d n i e g o w i d e l c a — gumowa (lub sprężynowa).

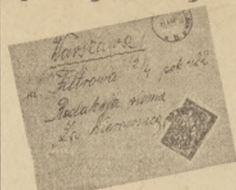
K o ł a — szprychowe, obręcz 3,00 $\times$ 19" (łożyska SKF 6201).

H a m u l c e — niezależne — na przednie koło ręczny, na tylne koło nożny.

Średnica bębna 125 mm.

O p o n y — „Stomil" 3,00$\times$19".

Sprawy naszego zawodu



SZANOWNY REDAKTORZE!

Nim zaczne mój list, chcę się naprzód przedstawić. Jestem kierowcą zawodowym, legitymuję się pozwoleniem nr 6114, świadectwem ślusarza samochodowego we wszystkich specjalnościach i świadectwem ukończonej czteroletniej praktyki dla monterów lotniczych.

Zawód kierowcy wykonuję od roku 1940 i liczę sobie około pół miliona przejechanych kilometrów, na różnych wozach.

Przeglądałem nr. pierwszy pisma „Za Kierownicą" od deski do deski i o zgrozo! Odniosłem wrażenie, że jest to nagonka na kierowców. W każdym prawie artykule jest, że: Kierowca powinien wiedzieć; że powinien znać; powinien robić; że kierowcy nie umieją wykonywać zakrętów; nie znają znaków itp. Nawet p. Rychter w swoim artykule też dopatruje się winy kierowców, za wyjątkiem kilku starszych spod Ministerstwa. Zapomniał widocznie p. Rychter ze trzyletnią bitwę o transport (art. kpt. Wilamowskiego) wygrało nie tych kilku spod Ministerstwa, starszych i poważnych, pamiętających jeszcze kiedy jeździło się na masywach, ani nie wygrali ją kierowcy PKS-u. Wygrała ją armia szarych kierowców z całej Polski, wywodzących się ze szkół całej Europy, tak z Moskwy, jak i z Paryża, czy Leningradu. Ci wszyscy zatrudnieni po różnych fabrykach, instytucjach i przedsiębiorstwach, pracują bez szumnej reklamy, dając z siebie maksimum wysiłku.

Proszę mi wierzyć, że warunki, w jakich ci kierowcy w drobnych przedsiębiorstwach pracują, są często nie do pozazdroszczenia. A więc:

kierowca niech sobie robi co chce, żeby tylko jechał. Na kierowcę nakłada się obowiązki wprost fantastyczne. Do śmiechu doprowadza niektórych „kierowników" transportowych, jeżeli się powie, że brak światła „stop", bo żarówka spalona; lub, że nie ma płynu hamulcowego i hamulce nie działają. I co kierowca może zrobić, skoro „instytucja" nie chce dać pieniędzy na zakup oleju, czy chociażby świecy!?

A jechać trzeba, bo inaczej — co? Zły kierowca! Naraża się na zwolnienie z pracy!

W dodatku trzeba jechać w dzień, a często i w nocy. Sam jeździłem już po 52 godzin bez przerwy. W rezultacie wypadki, mandaty, kryminał po 3—5—10—15 lat. Prawo jest srogie! A za co? — pytam się Kochany Redaktorze! Za to, że widmo wydalenia z pracy jest groźniejsze od paragrafu!?

Czy należy w każdym wypadku winić kierowcę? W dodatku setki wypadków się spotyka, że kierowca zapłacił karę, że tak powiem, dla „świętego spokoju". Inaczej protokół, oddać prawo jazdy! I nie wie za co? Stanął pod znakiem zabraniającym parkowania, żeby wysadzić pasażera, a milicjantowi nie wytłumaczysz, że chwilowy postój — to nie jest parkowanie.

Ja jeżdżąc na samochodzie z przyczepką mam ciągle incydenty z milicją, bo nie wszyscy wiedzą, że mam prawo ściąć zakręt na ulicach miasta. Albo włazi taki, czy inny referent do kabiny i przy okazji ma podwieźć swoją „znajomą". Na delikatną uwagę ze strony kierowcy o przepisach drogowych — zwykle się taką słyszy odpowiedź: „Niech się pan nie boi, to tylko kawałeczek. Zresztą, jak pan jedzie ze mną, to może pan być spokojny". W gruncie rzeczy mandacik opłaca kierowca. A gdy już kierowca ośmieli się stanowczo zareagować, to się dowie, że kierowcy to mało inteligentni ludzie!

Podobnymi przykładami możnaby całą książkę opisać.

Ja cytuję je dlatego, żeby udowodnić, że nie należy bezmyślnie hołdować tym wybranym kierowcom spod Ministerstwa, PKS-u, czy Hartwiga, którzy jeżdżą na „Fleetmasterach" czy „Leylandach" i mają przy sobie brygadę monterów, warsztaty i doradców. Ale czołem tym wszystkim, którzy rozrzuceni po całym kraju nie mają nawet w swojej szopie imadła, a często pod gołym niebem parkują. Którzy jeżdżą na odrapanych z demobilu, z różnych armii, wozach, a którzy własnym trudem utrzymują te samochody w stanie używalności, powiększając tym samym tabor samochodowy Polski Ludowej!

Jeżeli dziś jesteśmy dumni, że posiadamy więcej samochodów, niż przed wojną, to nie należy zapominać o tych, którzy najbardziej się do tego przyczynili. Nie należy więc myśleć, że jeżeli nasi kierowcy mają pewne niedomagania, to dlatego, że sami sobie są winni. Wińmy tych, co dali im pozwolenie do ręki, bez żadnych zastrzeżeń, nie nakazując żadnego „stażu", czy praktyki pod okiem fachowca.

Pisząc ten list miałem chęć zaapelować do Szanownej Redakcji, żeby na łamach pisma „Za Kierownicą" mogło się znaleźć kilka artykułów, łagodzących sprawy wyżej wspomniane, a które stanęłyby w obronie często pokrzywdzonych kierowców.

Spójrzmy prawdzie w oczy. Jeżeli piszemy, coby się stało, gdyby kierowca stanął nieprawidłowo przy ul. Gorkiego w Moskwie, to dlaczego nie piszemy również: ktoby „siedział", jeżeli kierowca w Moskwie spowodował wypadek, mając za sobą przejechanych dwanaście godzin bez przerwy!

Na tym kończę i zasyłam życzenia jak najpomyślniejszej pracy nad podniesieniem motoryzacji w Polsce.

J a n K a r o l a k
Brzeg, D. Śląsk

Od Redakcji

Chwilowo wstrzymujemy się z zajęciem stanowiska odnośnie listu kolegi Jana Karolaka z Brzegu. Jednocześnie jednak prosimy Czytelników naszego pisma o szczere wypowiedzenie się w poruszonych powyżej sprawach. Wszystkie Wasze listy (nawet tak obszerne jak ten!) zostaną opublikowane już w następnych numerach „Za Kierownicą". Sprawa pilna!



Już wkrótce popędzą samochody na trasach wielu imprez w całym kraju. Tym razem jednak większość ich rozegra się w terenie, a nie na ulicach miast.

DAR SPORTU MOTOROWEGO NA ODBUDOWĘ STOLICY

Suma wpłat na Stołeczny Fundusz Odbudowy Stolicy wynosi 711.552.— złote, według meldunków nadesłanych przez kluby i sekcje motocyklowe do Zarządu Głównego PZM. W ten sposób polski sport motocyklowy, realizując hasło rzucone przez GUKF, przyczynia się do odbudowy Warszawy. Dalsze meldunki wciąż napływają. sls.

ZIMOWY WYŚCIG U STÓP GIEWONTU

Motocyklista konkurentem narciarza?

Na ulicach Zakopanego odbyły się w połowie lutego emocjonujące wyścigi motocyklowe po śniegu z udziałem najlepszych zawodników koalicji Zakopane — Kraków. Specjalnie przygotowane do tego rodzaju zawodów motocykle, zaopatrzone w kolce przeciwślizgowe. Do biegu okrężnego w niewielkim trójkącie ulic zakopiańskich, dających 860 m długości ruszyli zawodnicy po świeżo spadłym śniegu, który utrudniał niesłychanie jazdę. Cała impreza była pomyślana jako generalna próba przed wyścigmi motocyklowymi na torze zimowym, które Tatrzański Klub Motocyklowy w Zakopanem organizuje w ramach zawodów o Puchar Tatr. Według wszelkiego prawdopodobieństwa w zawodach tych wezmą udział motocykliści czescy z doskonałym zawodnikiem Sedlakiem na czele.

Pomimo trudnej trasy, jeden z najlepszych zawodników okręgu krakowskiego, Władysław Bębenek z Garbarni, potrafił osiągnąć na bardzo krótkich odcinkach prostej, szybkość ok. 95 km/godz. W kategorii 500 ccm obok Bębenka wystartowali pechowcy b. v-mistrz Polski Stefan Sędzmir z T. K. M., Rechul, Frankowski, Koprowski Mieczysław z Wisły krakowskiej oraz Górski i Węgrzyniak — obaj z T. K. M.

Już po pierwszym okrążeniu okazało się, że Bębenek stanowi klasę sam dla siebie. Mimo, że wystartował, jako jeden z ostatnich, wysunął się zdecydowanie na czoło wraz z Sędzmirem. Ci dwaj zawodnicy zadecydowali o tempie wyścigów. Szkoda, że Sędzmir musiał wycofać się z biegu wskutek uszkodzenia świecy, gdyż Bębenek, mając „na ogonie" groźnego konkurenta, osiągnąłby jeszcze lepsze wyniki.

W drugiej części imprezy odbyły się wyścigi motorów z narciarzami. Motocyklista, holujący na 3-metrowej linie narciarza stanowił wraz z nim jeden zespół, co ze względu na dużą szybkość oraz ostre wirażе zmusza do szczególnej umiejętności władania maszyną.

WYNIKI TECHNICZNE WYŚCIGU:

W kategorii 250 ccm (5 okrążeń trasy):

1) Kotoński Romuald — TKM, na Victorii, w czasie 8.06 min.

W kategorii do 250 ccm (10 okrążeń trasy):

1) Woroszkiewicz Marian — Cracovia, w czasie — 14,11 min.

W kategorii do 350 ccm (10 okrążeń trasy):

1) Władysław Tomasz — TKM, w czasie 12,13 min. na Zundapp 350.

2) Malczyk Karol, TKM, w czasie 12,13,4 min. na Triumph 350.

W kategorii ponad 350 ccm (15 okrążeń trasy):

1) Bębenek Władysław — RKS „Garbarnia" Kraków, w czasie 15,45 min., na Nortonie 500.

2) Górski Józef—TKM, w czasie 16,57,2, na BMW 500.

3) Koprowski Mieczysław — TS „Wisła", Kraków, w czasie 19,06 min., na BMW 500.

BIEG Z NARCIARZEM ZA MOTORAMI:

Juniorzy:

1) Wadowski T. — TKM, z narciarzem Kozikiem Tadeuszem.

2) Woroszkiewicz M.—Cracovia, z narciarzem Peterem Wiesławem.

Seniorzy:

1) Bębenek Władysław — Garbarnia, z narciarzem Okręglakiem.

2) Koprowski Miecz. — Wisła, Kraków z narciarzem Koprowskim.

3) Frankowski Marian — „Tramwaj" Kraków, z narciarzem Rojem.

(Mal.)

DRUGI WYŚCIG NA ŚNIEGU

W międzynarodowej konkurencji odbyły się w Zakopanem zawody motocyklowo-narciarskie o zimową nagrodę Tatr. Zawody odbywały się na równi Krupowej na specjalnie przygotowanym torze ze śniegu długości ok. 800 metrów. Startowało 17 maszyn, w zawodach brało udział 6-ciu Czechosłowaków.

W przedbiegu i biegach finałowych zwyciężyli: 1) Wolski (TKM Zakopane) na maszynie 250 ccm., w czasie 4:25, 2) Meray (SA CUR Koszyce) na maszynie „Ogar" 250 ccm., w czasie 4:42, 3) Poroszewski („Polonia" Bytom) na „Arielu" 350 ccm., w czasie 5:19, 4) Lachuta (SA CUR Koszyce) na „Jawie" 250 ccm., w czasie 5:28, 5) Gesik (SA CUR Koszyce) na „Jawie" 250 ccm., w czasie 5:32.

Prócz wyścigów odbyła się jazda z narciarzem (3 okrążenia toru), w którym zwyciężył Bębenek i narciarz Okręglak w czasie 2:54.

W wyścigu narciarzy za koniem z jeźdźcem (2 okrążenia toru) zwyciężył Ciulacz i narciarz Curuś w czasie 2:32, zaś w biegu narciarzy za koniem bez jeźdźca zwyciężył Chyc w czasie 2:28.

SPORT

WKRÓTCE ZACZYNAMY SEZON

Okres zimowy nie jest bynajmniej zawieszeniem działalności klubów motocyklowych, jakby można sobie błędnie tłumaczyć brak imprez motorowych w tej porze roku. Sekcje, kluby i Okręgi, jak również Zarząd Główny PZM, pracują intensywnie.

Podsumowanie minionego sezonu sportowego, wyciągnięcie zeń odpowiednich doświadczeń i wprowadzenie ich w życie — to pierwsza część zimowej pracy naszych motocyklistów. Z końcem roku również ubiega kadencja Zarządów Klubów i Okręgów. Toteż walne zebrania zamykają miniony okres, a jednocześnie, przez wybór nowych Zarządów, wkraczają w nadchodzący sezon sportowy. Poszczególne kluby rozpracowują już najbliższe zaplanowane imprezy motorowe wg kalendarza sportowego, przedstawionego jeszcze w ubiegłym roku Zarządowi Głównemu PZM. Również w okresie zimowym następuje nasilenie prac związanych z podniesieniem „uświadomienia" sportowego, zarówno technicznego (teoria, praktyka), jak i organizacyjnego.

Do intensywnej pracy przystąpiły zatem już prawie wszystkie kluby.

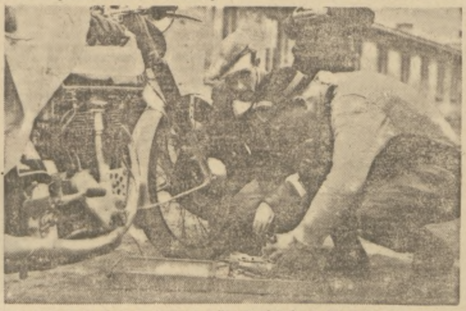
Na szczególne wyróżnienie zasługuje działalność Komisji Sportowej Okręgu Śląsko-Dąbrowskiego. Komisja ta rozpoczęła w roku bieżącym wydawanie „Biuletynu Techniczno-Sportowego", przeznaczając go nie tylko dla swych członków, ale i dla wszystkich miłośników sportu motocyklowego. Ciekawe i staranne opracowanie „Biuletynu" zawdzięczać należy wieloletniemu doświadczeniu kapitana sportowego Okręgu Śląsko-Dąbrowskiego. Jednocześnie Kapitanat Sportowy tego Okręgu przystąpił ponownie do akcji współzawodnictwa we wszystkich dziedzinach



Markowski (Okęcie — W-wa), popularny „Dyzio", oczekuje sukcesów na nowym Triumphie.

pracy klubów i sekcji motocyklowych, wzywając pozostałe Okręgi do podjęcia podobnej akcji.

Nie mniej ożywioną działalność poczyna rozwijać nowoobrany Zarząd Krakowskiego OZM. Ostatnio zainicjowane zostały comiesięczne zebrania rozszerzonego plenum Zarządu i osób biorących udział w pracy nad rozwojem motocyklizmu. Na ostatnim zebraniu prezes Okręgu, J. Szczawiński, wygłosił referat pt. „Nasz wyścig pracy — szkolenie młodzieży — szosowe 1-sze kroki". Począł się również ukazywać Komunikat Zarządu Krak. OZM, informujący bieżąco o pracach i życiu motocyklistów swego Okręgu. Nowy Zarząd zaapelował do wszystkich sportowców-motocyklistów o wzmożenie wysiłków nad umasowieniem motocyklizmu i podniesienie poziomu sportowego (przede wszystkim w kat. żużlowej, gdyż Kraków posiada obecnie dwa nowoczesne tory żużlowe).



Jerzy Mieloch na nowym Nortonie usiłował zdobyć w ub. sezonie mistrzostwo Polski.

Wśród klubów krakowskiego Okręgu należy wymienić Tatrzański Klub Motocyklowy — Zakopane. Zwłaszcza w okresie zimowym działalność tego klubu nabiera specjalnego charakteru. TKM postanowił mianowicie uczynić z Zakopanego zimowy ośrodek sportu motocyklowego. Już po paru imprezach tego rodzaju musimy stwierdzić, że inicjatywa ta spotkała się z dużym uznaniem ze strony sportowców motorowych Okręgu. Ponadto, dążąc po linii umasowienia motocyklizmu, TKM uchwalił przeprowadzenie bezpłatnego kursu „nauki jazdy" dla miejscowych miłośników motoru. W dalszym ciągu ukazuje się obszerny „Biuletyn" TKM-u, podając wypowiedzi znanych zawodników o metodach jazdy, konserwacji motocykla itp. oraz liczne wiadomości klubowe.

Tak więc praca naszych motocyklistów w okresie zimowym nie tylko nie ustaje, ale rozwija się nadal pomyślnie. Wszystkie Okręgi i Kluby mają do zapisania na swym koncie dobre wyniki nad podniesieniem poziomu sportowego i rozszerzeniem wiadomości fachowych swych członków oraz szereg poważnych prac organizacyjnych. Natomiast dotychczasowy Zarząd Główny PZM, ustępujący 6 marca, będzie mógł oprócz znanych już wszystkim zeszłorocznych sukcesów, pochwalić się wytężoną pracą organizacyjną i starannym przygotowaniem się do nadchodzącego sezonu sportowego.

Stefan L. Strzałkowski

MOTOCYKLIŚCI KIELECCY ożywiają swą działalność

Dobrze znany ze swej sportowej działalności Kiel. Klub Motocyklowy odbył doroczne Walne Zebranie. Mając na uwadze nowe drogi, wytknięte sportowi polskiemu — umasowienie, zebrani uchwalili przystąpienie KKM do Związków Zawodowych, zmieniając nazwę Klubu na KM „Związkowiec".

Nowoobrany Zarząd Klubu tworzą: przewodniczący Lesiak Stanisław, wiceprzewodniczący — Grochowski Wacław, kapitan sportowy — Kowalski, kapitan turystyczny — Muszyński, skarbnik — Porebski Stanisław i sekretarz — Sowińska Jadwiga.

Walne Zebranie postanowiło propagować w najszerszym zakresie popularyzację motocyklizmu wśród młodzieży.

Po zebraniu odbyła się uroczystość mianowania tytułami mistrzowskimi m. Kielc na 1948 r. członków Klubu. Mistrzem sportowym i turystycznym został Ludwig J., wicemistrzem inż. Miller, Rudnicki H. i Borowiec.

REGULAMIN Motocyklowych Mistrzostw USTALONY

Podobnie, jak w sezonie ubiegłym mistrzostwa motocyklowe Polski odbędą się w trzech kategoriach: raidowej, wyścigowej i żużlowej.

W kategorii raidowej cztery następujące imprezy zostały zaliczone do eliminacji: 1) „VII. Raid Świętokrzyski" — organizowany przez KM „Związkowiec" — Kielce w dniu 26 V., 2) „III. Raid do Szczecina na święto morza" — org. SM WKS „Legia" w dniach 27—29. VI., 3) „I. Raid terenowy Moto Cross" — org. PKM—Warszawa, dn. 31.VIII. i 4) „Raid Tatrzański" — org. TKM — Zakopane dn. 12—13. VIII. Punktacja: 6 — 4 — 3 — 2 — 1. Motocykliści startować będą w pięciu klasach: do 130 ccm. do 250 ccm. do 350 ccm, ponad 350 ccm i z przyczepkami bez względu na litraż.

W kategorii wyścigowej również cztery imprezy zadecydują o przyznaniu tytułów: 1) Wiosenny wyścig w Warszawie — w dniu 24. IV., 2) Wyścig uliczny w Poznaniu — dnia 6. VI., 3) Wyścig uliczny w Krakowie — dnia 10. VII. i 4) Wyścig o mistrzostwo Warszawy — dnia 4. IX. Punktacja: 6 — 4 — 3 — 2 — 1. W klasie motocykli z przyczepkami nie przewidziano w tym roku rozgrywek mistrzowskich. Poza tym inne klasy startują, jak w kat. raidowej.

W kategorii żużlowej rozegrane w roku bieżącym spotkania wyłonią dwóch mistrzów: indywidualnego i drużynowego. Mistrzem drużynowym zostaje zwycięzca I. Ligi. Mistrzem indywidualnym zwycięzca specjalnego meczu. Punktacja: 4 — 3 — 2 — 1. Oddzielny terminarz poda kolejność spotkań w I. i II. Lidze Żużlowej.

L. S.

Z życia motocyklistów

OKRĘGU KRAKOWSKIEGO

W ubiegłym miesiącu odbyło się doroczne Walne Zebranie Krakowskiego Okręgowego Związku Motocyklowego. W zebraniu wzięli udział przedstawiciele Woj. U. K. F., ob. ob. Ciesiński i Fischer, przedstawiciele O. K. Z. Z., ob. ob. Dzierwa i Zbroja oraz delegat P. Z. M., ob. inż. Sokołowski.

Ustępujący kapitan sport. Okręgu, ob. J. Szczawiński, wygłosił interesujące sprawozdanie sportowe za rok 1948, z którego dowiedzieliśmy się, że w mieście Krakowie odbyło się w roku ubiegłym ogółem 12 imprez motocyklowych, ponadto na terenie Okręgu jeszcze 11 różnych imprez. Okręg liczy ponad 1.000 zrzeszonych motocyklistów.

Jako najlepszych zawodników Okręgu krakowskiego wymienić należy Stanisława Blachaczka (Cracovia), który na zeszłorocznym „Grand Prix Polski" w Poznaniu, był jedynym Polakiem, któremu w klasie „A" udało się pokonać koalicję Czechosłowaków, dalej Józefa Wolfingera z „Wisły", który zdobył tytuł wyścigowego wicemistrza Polski za r. 1948 w klasie „A", ponadto popularnego Władysława Bębenka z „Garbarni", który w klasie „C/D" reprezentuje groźnego rywala naszych asów oraz Mieczysława Koprowskiego z „Wisły", znanego również szeroko poza granicami Okręgu, specjalnie zaś na Śląsku. Znany, zaliczający się do elity polskich jeźdźców wyścigowych — Sędzimir z T.K.M. w Zakopanem jeździł w ubiegłym roku pechowo, jak jednak donoszą, ma on otrzymać w roku bieżącym nową maszynę wyścigową i niewątpliwie w szrankach wyścigów ogólnopolskich pokaże w tym sezonie swój „lwi pazur".

Aż 2 raidy organizowane w Okręgu krakowskim zaliczono w roku ubiegłym do eliminacyj o tytuł „Mistrza Polski". Umożliwiło to każdorazowy start znacznej liczby zawodników Okręgu krakowskiego, w wyniku czego i tytuł raidowego wicemistrza Polski w klasie „B" przypadł w udziale młodemu zawodnikowi K. K. C. i M. Dziewońskiemu. Poza tym długi szereg raidowców krakowskich zdobył szereg punktowanych miejsc w wielu raidach ogólnopolskich.

Trochę słabszą klasę w skali ogólnopolskiej reprezentują żużlowcy Okręgu krakowskiego, mimo, iż Kraków posiada już 2 wzorowe tory żużlowe. O ile nam wiadomo, nowy Zarząd K. O. Z. M. stawia sobie za zadanie podciągnięcie i tej dziedziny sportu motocyklowego do poziomu przodujących Okręgów, jakimi są Warszawa, Poznań, Wybrzeże i Śląsk.

Nowe władze Krak. O. Z. M. ukonstytuowały się w następującym składzie: prezes J. Szczawiński, sekcja Mot. b. RKS „Związkowiec", wiceprezesi: T. Włoszczyna „Tarnovia" i por. W. Lipowski „Gwardia", sekretarz: Kołdras K., KKC i M. skarbnik: Koliński M. „Wisła", kapitan sportowy: inż. Malinowski R., TKM, Zakopane, kapitan turystyczny: M. Woroszkiewicz „Cracovia", gospodarz: M. Kurnik „Legia", czł. Zarządu: inż. M. Molodecki „Olsza".

OKRĘGU KIELECKIEGO

Dnia 13. II. 1949 r. odbyło się zebranie organizacyjne Okręgu Kieleckiego Polskiego Związku Motocyklowego, zwołane z inicjatywy Wojewódzkiego Dyrektora Kultury Fizycznej mjr. Osterczego. Na zebraniu reprezentowane były wszystkie Kluby Motocyklowe z terenu województwa kieleckiego. PZM reprezentował mjr Kruczkowski.

Zebrani uchwalili utworzenie Okręgu kieleckiego z siedzibą w Kielcach (dom Kultury Robotniczej), wybierając Zarząd w osobach: prezes — inż. Miller, kapitan sportowy — Rudnicki Henryk, kapitan tur. — Wajgert, skarbnik — Młynarczyk, sekretarz — Sowińska.

TO i OWO — MOTOCYKLOWE i SAMOCHODOWE

Od własnego korespondenta.

OKROPNY WYPADEK

DWIE OSOBY ZABITE

W dniu dzisiejszym wydarzyła się straszna katastrofa spowodowana nadmiernie szybką jazdą automobilem. Komisja policyjna stwierdziła, że automobil pokazowy marki „Daimler" prowadzony przez palacza niejakiego Sewella, jadąc z góry, rozwinął nadmierną szybkość wynoszącą 30 km/godz. Jedno z kół nie wytrzymało nacisku hamulca i rozsypało się. Palacz stracił panowanie nad kierownikiem, automobil zakręcił się dookoła i pasażerowie zostali wyrzuceni na bruk. Palacz uderzył głową o kamień, zabijając się na miejscu, a jeden z pasażerów zmarł w szpitalu od otrzymanych obrażeń.

Inżynierowie z fabryki „Daimler" stwierdzili, że najwyższa dopuszczalna szybkość automobilu nie powinna przekraczać 22 km/godz. Automobil jest bowiem tak doskonałej i nowoczesnej konstrukcji, że zapewnia zupełne bezpieczeństwo nawet przy tak dużej szybkości.

Ze swej strony pismo nasze niejednokronie zwracało uwagę na niebezpieczeństwo wariackich harców pojazdami poruszanymi machiną parową lub benzynową, przepowiadając możliwość katastrofy. Oto — nie minęły trzy lata od chwili ukazania się na naszych drogach powozów bez koni i doczekaliśmy się strasznego w swej grozie — wypadku. Jest to niewątpliwie rezultatem zniesienia dotychczasowego przepisu, że każda lokomotywa korzystająca z dróg publicznych powinna być poprzedzana przez konnego z ostrzegającą chorągwią.

(Nasz korespondent, inż. B. L., posunął się już bardzo w latach i przez przeoczenie nadesłał opis pierwszej katastrofy samochodowej (22 luty 1899 r.!), w terminie nieco spóźnionym, — za co bardzo przepraszamy. Red. „Z. K.")

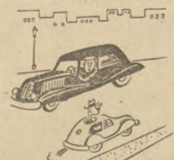


GŁOWA DO GÓRY...

ale nie za wysoko

Tato Fela jeździ Chevroletką. Taką czarną, lśniącą, nową. Nie wszystkich na to stać. Dobrych posad nie znajduje się pod płotem. On jednak znalazł. Ma tato szczęście i szlus.

Rano do pracy przychodzi na 8-mą. Wiadomo — wóz zapala odrazu. Po naczelnika jedzie na 9-tą. Wiadomo — są „figury" na świecie (obaj!) O 3-ej odstawia wóz do garażu i... chodu do chałupy. Wiadomo — własna stacja obsługi opatrzy najlepiej dyrektorski wózek. I tak od pierwszego, do pierwszego, od wypłaty do wypłaty — płynie życie Fela taty.



„spogląda z góry na wszystkich kierowców.

A Felo? Ten to co innego! Fela jest traktorzystą. Pracuje w wiejskim ośrodku maszynowym. Tu dnia nie dzielą na dyrektorskie godziny. Wiadomo — godzin tu wszystkim brak. Tygodnia nie kończy się angielską sobotą. Wiadomo — dni wszystkim jest tu za mało. I wogóle jak robota, to robota: w zimie naprawa traktoru, a wiosną orka ugoru.

Czasami spotykają się ojciec z synem. Warto to zobaczyć. Jeden zajeżdża Chevroletą i z dobrej „60-ki" staje w miejscu z piskiem opon. Drugi musi wolno ciągnąć na swym „wole roboczym" i spracowany odchodzi od kierownicy. Ojciec jest zawsze dumny. Na innych patrzy z góry. Syn chociaż siedzi wysoko, nie patrzy z góry. Nie ma czasu na „dodatkowe obserwacje".

Minęło parę miesięcy. Coś się zmieniło u Fela taty. Chevrolety przekazane zostały do centrali. Na nowe wozy czekano z niecierpliwością. Wiadomo — komu to się dziś śpieszy? Ale i u Fela zaszły zmiany. Przyszły nowe kadry. Obsadzono traktory nowymi ludźmi. Wiadomo — młodzi chętni są do pracy.

Tak więc i ojciec i syn czekają na „świeżą" robotę. Co im przydzielą za wozy? Ojciec miał chęć na Buicka. Już widział się za kierownicą tego wozu. A całość była by fotogeniczna, prawda? Syn myślał o nowych Zetorach. Podobne zwrotne w polu i łatwe do prowadzenia.

Minęło parę miesięcy. Znowu spotykają się ojciec z synem. Warto to zobaczyć! Jeden zajeżdża majestatycznie wspaniałym ZIS-em 110. Wiadomo — co maszyna to maszyna. Drugi prowadzi francuską dwuosobową Simkę. Wiadomo — kolanami w brodę stuka.

— Pewno ojcu dali ZIS-a? Syn zotsał kierowcą Simki?

— Niestety! Odwrotnie.

W nowym ZIS-ie jedzie Felo. Patrzy ze zdumieniem: jego stary nie pozbył się jeszcze dawnych nawyczek. Chociaż w małej Simce, ale zawsze jeszcze szuka ujścia dla swych ambicji — spogląda z góry na wszystkich kierowców.

Ale teraz to już wolno!

strz.

3. KONKURS BŁYSKAWICZNY „ZGADNIJ"



Tym razem:

Prosimy odgadnąć co zrobił kierowca, który zastał swój samochód w takim „położeniu". Za trzy najdowcipniejsze odpowiedzi przeznaczyliśmy trzy bezpłatne półroczne prenumeraty „ZK".

Odpowiedzi w terminie 5-cio dniowym od daty ukazania się tego numeru prosimy kierować na adres naszej redakcji.

...Jadąc PO ŚWIECIE

PRZYMUSOWE BEZROBOCIE

Po zwyżce kosztów utrzymania samochodów we Francji o 70% taksówkarze musieli podnieść opłaty za przejazd. Rezultatem tego są niekończące się „ogonki" taksówek długo czekających na pasażerów. Tak długo nie czekano nawet na plan Marshalla.

DROGI TYPU HOLENDERSKIEGO

W Holandii przeprowadzane są obecnie próby nad pokrywaniem nawierzchni dróg specjalną substancją z gumy. Najwyraźniej nie brak surowców kolonialnym eksploatorom, którzy w swych posiadłościach zamorskich pokrywają drogi... trupami.

*

JEDEN CYLINDER WIĘCEJ

Popularna Dekawka „dołożyła" jeszcze jeden cylinder do swego dwutaktu i wypuściła model F-9 (trzycylindrowy!). Napęd na przednie koła, najwyższa szybkość 120 km na godz. i moc 30 kM dają w sumie eksportową cenę 6 tysięcy marek (ale nie pocztowych).

*

HAMULCE NIE POTRZEBNE?

Policja ruchu przeprowadziła w Bazylei kontrolę techniczną 1.189 samochodów. Okazało się, że tylko połowa pojazdów miała hamulce w stanie całkowitej używalności. Gdzie przysłowie: „Dobrze hamujesz — prędzej zajedziesz" — panowie Szwajcarzy?

*

OSTATNI SZAŁ MODY

Wytwórnie samochodów też mają własną modę! W USA panuje szał na przezroczystą masę „Plexiglas". Z masy tej produkuje się klamki, koła kierownicy, rozmaite uchwyty i rączki, podstawki do lamp itp. rewelacje. Nie ma jak amerykańskie wzory!

*

WYPRZEDZILIŚMY CZECHOSŁOWACJĘ

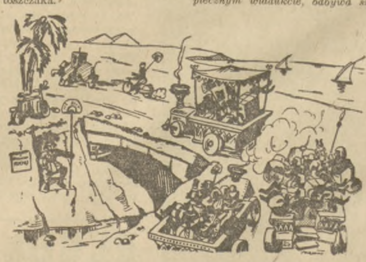
Nareszcie w sprawach motoryzacyjnych wyprzedziliśmy naszych południowych sąsiadów. Oni wymieniają u siebie prawa jazdy w drugim półroczu, a my zrobiliśmy to samo już w pierwszym. A może jeszcze przedłużona zostanie u nas wymiana na dalsze 6 miesięcy?

CZTERY MILE NAD NILEM

Dziś mistrz Alojzy Pośpiech prezentuje: „Podróż nad brzegami Nilu w staroegipskim stylu".

Na autostradzie huczno i gwarno. Huczą pojazdy, gwarzą pasażerowie. Zręcznie w cieniu palmy ukryty „regulirowszczyk" daje ogólne baczenie na autostradę. A jego „setka" wsparta na pniaku oczekuje dalszych rozkazów.

— Czy wszystko odbywa się przepisowo? — zapytujemy egiptoszczaka.



— *Nie zawsze* — odparł stroskany ob. E. — *spójrzcie na przykład co w tej chwili dzieje się na zakręcie.*

I rzeczywiście. Trzy niesforne autobusy z pobliskiej bazy uprawiają swój codzienny sport: kto komu drogę zajedzie! Chociaż z kominów bucha gryzący w oczy dym, chociaż rozpalone do białości silniki (typ Ramzes IV-ro takt) odmawiają posłuszeństwa oni (kierowcy) osiągają zawrotną szybkość... 15/godz!!!

Nawet na zakręcie, na niebezpiecznym wiadukcie, odbywa się wyścig na całego. Publiczność już tego nie wytrzymuje. Wycieńczone wojną jednostki chcą skakać z rozpędzonych pojazdów. Chrzęst kół zarzucanych na wirażu samochodów, okrzyki pasażerów — tworzą naprawdę nieprzyjemny dysonans w tej pięknej, przeznaczonej na wczasy, okolicy.

Na szczęście zjawia się lotna kontrol. Władza zaraz zawróci swoim motocyklem MUM-ja 100 ccm i poskromi rozbrykanych automobilistów. Bo przecież przed nimi nawet spokojne słonie muszą „brykać".

Ta scena wstrząsnęła do głębi mistrzem Pośpiechem. Poprostu nerwy nie wytrzymali. Wobec tego przeniesie nas Alojzy Pośpiech w spokojniejsze okolice podzwrotnikowej dżungli. Ale to już w następnym numerze „ZK".

LEST

Dział handlowy

KUPNO — SPRZEDAŻ — WYMIANA

Materiał plastyczno - gumowy w każdej ilości *zakupią* Miejskie Zakłady Komunikacyjne w Warszawie. Przeznaczenie: ulepszanie taboru autobusowego. Sprawa pilna. Cena obojętna.

—

Kupię: zderzaki, błotniki, lampy przednie i chłodnicę do nowego jeszcze samochodu marki „Tempo". Zgłoszenia pod: „Młody kierowca".

(Widocznie i młody i tępy — Przyp. Red.).

—

Kto jeszcze reflektuje na doskonałe reflektory z firmy „Prosto w oczy"? Odbiór codziennie o zmroku na większości naszych dróg. Dla stałych klientów towar darmo! Uwaga! Wszelkie opłaty pokrywa Ubezpieczalnia.

—

Mam dolary! *Szukam* części do wozu marki „Supertechnika USA" — model 1949 r. Oferty dla „Lipa i Klapa".

(Odp. Red.: Nie znajdziecie. Fabryka przeszła już całkowicie na produkcję modelu 1950 roku

—

Sprzedajemy skrzynki biegów do każdego typu samochodu. Byle prędko, bo przyskrzynią. Zgłoszenia pod: „Inicjatywa biegów". Adres: Wrocław i dalej. Ceny przedlikwidacyjne.

Uwaga sportowcy! *Sprzedajemy* doskonałe maszyny żużlowe. Gwarancja! Mistrzostwa I Ligi zapewnione. Przewożą jednorazowo 8 ton żużlu. Zgłoszenia: Biuro Transportowe SPB, oddział Warszawa.

—

Gwarantowany warsztat naprawczy dla początkujących klientów *wymienia* bez dopłaty na poczekaniu wszystkie części zapasowe. Warunek: Za nowe — „leci" stare! Jednocześnie polecamy świece samochodowe zdegenerowane. Stacja spirytusowa na miejscu. Ulica Roztropna, numer każdy wskaże. *(Lepiej nie pytać — Przyp. Red.).*

DUŻY i MAŁY CZŁOWIEK w SAMOCHODZIE





W przykrej sytuacji znalazł się ten jegomość dwu i pół metrowej wysokości. Równie przykro jest „jegomościowi" dwu i pół letniemu. Jeden i drugi wyraźnie do samochodu nie pasują.

za KIEROWNICĄ

Wydawnictwo MON „Prasa Wojskowa". Redaktor naczelny Wilamowski Zbigniew, kpt. Układ graficzny Nesterowicz Mieczysław. Adres redakcji: Warszawa ul. Filtrowa 2/4, pok 422, tel. 89400, wewn. 172. Administracja Warszawa, Al. Jerozolimskie 55. Druk. Z. G. P. W. Nr 1. Nr zam: 411, B-72033